

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4 PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150] नई दिल्ली, सोमवार, मई 20, 2013 वैशाख 30, 1935 No.150] NEW DELHI, MONDAY, MAY 20, 2013/VAISAKHA 30, 1935

महायत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 मई, 2013

सं. टीएएमपी/6/2013-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शिक्तयों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुक्क प्राधिकरण एतद्द्वारा संलग्न आदेशानुसार, अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित किए गए महापत्तनों में अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में निर्माण, परिचालन तथा हस्तांतरण पर तुना, कांडला पत्तन में बार्ज जेटटी के विकास के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/6/2012-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

कौरम :

- (i) श्रीमती रानी जाधव, अध्यक्षा
- (ii) श्री टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)

आदेश (फरवरी, 2013 के 22वें दिन पारित)

यह मामला निर्माण, परिचालन तथा हस्तांतरण (बीआंटी) आधार पर तुना, कडिला पत्तन में बार्ज जेट्टी के विकास के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क के निर्धारण हेतु कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. केपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012 की मुख्य बातें नीचे दी गई हैं.-
 - (i). बढ़ते यातायात के आलोक में, कांडला पंत्तन में मौजूदा शुष्क कार्गों बर्थ बहुत ज्यादा उपयोग किए जाते हैं। मौजूदा शुष्क कार्गों बर्थों पर दबाव की की किम करने और बाद के वर्षों में संभावित मांग को पूरा करने के लिए, केपीटी ने पीपीपी भौड़े के अधीन बीओटी आधार पर बहुउद्देशीय शुष्क कार्गों (कंटेनर तथा लिक्विड कार्गों अतिरिक्त) के प्रहस्तन के तुना, कांडला पत्तन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के विकास के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है।

तुना में घाटों के ब्योरे नीचे दिए गए हैं:-

घटक	आयाम	स्थिति
भीजूदा घाट	240 मी X 9.5 मी	केपीटी द्वारा पहले से निर्मित और पूरा किया गया। मौजूदा 240 मीटर बार्ज जेट्टी के लिए कुल बैकअप क्षेत्र 3.5 हैक्टेयर है।
मौजूदा घाट	160 मी X 9.5 मी	प्रस्ताबित परियोजना में, केपीटी 160 मीटर लम्बाई की बार्ज जेट्टी को तुना में 240 मीटर बार्ज जेट्टी से स्थानांतरित करेगा और अपनी ओर से 80 मीटर लम्बाई बार्ज जेट्टी का अनुरक्षण जारी रखेगा। इसलिए लागत 160 मी. बार्ज जेट्टी, 1.90 हैक्टेयर बैकअप क्षेत्र और विद्युतीकरण, अमियांत्रिक उपस्कर आदि जैसी अन्य सुविधाओं के लिए बीओटी प्रचालक से अपफ्रंट भुगतान के रूप में वसूल करेगा।
नया घाट	500 मी X 12 मी	बीओटी प्रचालक द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर निर्माण किया जाएगा।

- (ii). तुना में पहले से विकसित पत्तम सुविधाएँ बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित की जाएंगी जो निम्नवत् हैं:
 - (क). 160 मी. x 9.5 मी. आंकार का घाट आरसीसी पाइल्स पर खड़ा है।
 - (ख). 3.5 हैक्टेयर के मौजूदा बैकअप क्षेत्र से बिटुमेन के साथ विधिवत् बिछाया गया लगभग 1.90 हैक्टेयर का स्टेकिंग क्षेत्र केपीटी द्वारा बीओटी प्रचालक को हस्तांतरित किया जाएगा।
 - (ग). विद्युतीकरण और ल्यूमिनेशन जो 1.90 हैक्टेयर के अधिसूचित बैक अप क्षेत्र के अधीन हैं।
- (iii). बीओटी प्रचालक तुना पत्तन पर निम्नलिखित विकास गतिविधियां चलाएगाः
 - (क). पाइल नींव पर 500 मी. x 12 मी. आकार के घाट का निर्माण।
 - (ख). लगमग 1.8 कि.मी. लम्बी रेलवे स्लाइडिंग जिसमें इसका सामान्य रेल से संपर्क शामिल है।
 - (ग). आंतरिक सड़क और सामान्य सड़क से संपर्क का विकास।
 - (घ). कस्टम फैंसिंग दीवार उपलब्ध करवाना।
 - (ङ). अग्निशमन लाइनें उपलब्ध करवाना।
 - (च). घाट हिस्से के पीछे स्फाल्ट पेविंग।
 - (छ). बिजली कार्य जिसमें ट्रांसिमशन के लिए ट्रांसफार्मर यार्ड का विकास और बिजली वितरण नेटवर्क शामिल है।
 - (ज). गेट कार्यालय तथा सुरक्षा चैक।

- (**झ**). वैकअप क्षेत्र का विकास।
- (ण). अप्रोच चैनल में जरूरी नेविगेशनल सिस्टम का संस्थापन।
- (त). जेट्टी और अग्रोच चैनल के समीप केपिटल निकर्षण तथा अमुख्यान निकर्षण। बीओटी प्रचालक प्रस्तावित साइट पर न्यूनतम 0.00 मी. सीडी निकर्षण स्तर बनाए रखेगा, परन्तु यदि बीओटी प्रचालक जेट्टी की तकनीकी व्यवहार्यता पर विचार करते हुए 0.00 मी. सीडी से अधिक निकर्षण की अपेक्षा करता है तो उस मामले में बीओटी प्रचालक केपीटी से इसकी पूर्वानुमति प्राप्त करेगा।

उपर्युक्त गतिविधियां चलाने के अलावा, बीओटी प्रचालक निम्नलिखित उपलब्ध करवाएगा:-

- (i) लवाई / उतराई कार्गो परिचालनों के लिए ओटीबी पर फ्लोटिंग क्रेन और
- (ii) जेट्टी में कार्गों प्रहस्तन उपस्कर अर्थात एक्सकवेटर्स, पेलोर्ड्स, फोर्कलिफट्स आदि।
- (iv). केपीटी ने बताया है कि टर्मिनल की क्षमता टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दिशानिर्देशों के आधार पर और अन्य प्रासंगिक कारकों जैसे प्रस्तावित बार्ज जेट्टी के डुबाव और आयामों, बार्ज का अधिकतम आकार जो प्रस्तावित साइट (2200 डीडब्ल्यूटी) पर व्यवस्थित किया जा सकता है, फ्लोटिंग क्रेन, विभिन्न उपस्करों अर्थात् एक्सकवेटर्स, पे लोडर, फोर्कलिफ्ट आदि और कार्गो मिश्रण अनुपात अर्थात् सभी प्रकार का शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो एवं लकड़ी के लट्ठे पर विचार करते हुए निर्धारित की गई है।
- (v). सर्वोत्तम क्षमताः
 - (क). टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमताः
 - (i). बाजौं के आवागमन पर आधारित सर्वोत्तम क्षमता।

बार्ज द्वारा प्रहस्तित औसत पार्सल आकार (2200 डींडब्ल्यूटी)	1500 मी.ट.
बाजौं की संख्या	6
एक दिन में फेरों की संख्या	2
कार्गों की मात्रा जो एक दिन में लादी/एारी जाएगी	18000 ਸੀ.ਟ.
कार्गो प्रहस्तन क्षमता / प्रतिवर्ष	18000 x 365 = 6.57 एमएमटीपीए

(ii). तुना बार्ज जेट्टी में एक्सकवेटरों की प्रहस्तन दर के आधार पर सर्वोत्तम क्षेताः

तुना बाज जट्टा म एक्सकवटरा की प्रहस्तन दर के आधार पर सर्वात्तम क्षेताः					
एक्सकवेटरों की सं.	4				
चक्र / घंटा	100 चक्र / घंटा				
ग्रैंब की मात्रा	4.5 घ.मी.				
अधिकतम प्रति घंटा मात्रा	1800 घ.मी.				
परिचालन लदाई कारक	0.7				
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गों	1260 ਟਜ / ਬੰਟੀ				
स्टील और बैग कार्गो	672 टन / घंटा				
लकड़ी लट्ठे और अन्य ब्रेक बल्क	420 टन ∕ घंटा				
एक दिन में परिचालन घंटे	24 घंटे				
कार्गो प्रहर्स्तन अनुपात					
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गी	71.81%				
स्टील और बैग कार्गो	1.33%				
टिम्बर लट्ठे और अन्य ब्रेक बल्क	26.86%				
कार्गो प्रहस्तन दरें प्रतिदिन					
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्यों	30240 टन ∕ दिन				
स्टील तथा बैग कार्गी	16127 टन / दिन				
स्टील तथा बैग कार्गी	10080 टन ∕ दिन				
टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता	6.29 एमएमटीपीए				
	365*0.7*(71.81%*30240+				
	1.33%*16127 +				
	26.86%*10080)				
	= 6294836 मीट्रिक टन प्रतिवर्ष				

केपीटी ने कहा है कि बहुउद्देशीय बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रतिमानकों के आधार पर टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 6.29 एमएमटीपीए परिगणित होती है।

बाहय तुना बॉय (ओटीबी) पर फलोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमताः (ख).

रिवृत्त दुर्गा नाम (जाटामा) नर म्रह्शाटिक प्रक्रम यह रामाराच प	CIVIII
फ्लोटिंग क्रेनों की संख्या	1
अधिकतम प्रति घंटा मात्रा	1300 टन / घंटा
परिचालन लदाई कारक	0.7
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गी	910 टन / घंटा
ब्रेक बल्क (स्टील तथा बैग कार्गी)(शुष्क बल्क का	485 टन / घंटा
53.33%)	
टिम्बर लट्ठे तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गी (शुष्क बल्क	303 टन / घंटा
का ३३.३३ प्रतिशत)	
परिचालन घंटे एक दिन में	24 ਬੰਟੈ
कार्गो प्रहस्तन अनुपात (पिछले चार वर्षो अर्थात् 2008-	
माध्यम से प्रहस्तित कार्गी के	आधार पर)
शुष्क बल्क	71.81%
स्टील और बैग कार्गी	1.33%
टिम्बर लट्ठे	26.86%
कार्गो प्रहस्तन दरें प्रतिदिन	
सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गी	21840 टन ∕ दिन
स्टील और बैग कार्गी	11640 टन ∕ दिन
टिम्बर लट्ठे तथा अन्य ब्रेक बल्क	7272 टन / दिन
फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता	4.55 एमएमटीपीए
(कुल क्षमता का ७० प्रतिशत)	365*0.7*(71.81%*21840+1.33
	%*11640 + 26.86%*7272) ₂
	= 4545696 मीट्रिक टन प्रतिवर्ष

केपीटी ने बताया है कि वर्तमान में केपीटी में 90 प्रतिशत से 95 प्रतिशत से अधिक पोत सेल्फ-गियर वाले पोत हैं और शेष बिना गियर वाले पोत हैं। रियायत अवधि अर्थात् 30 वर्ष की लम्बाई तथा भविष्य बढ़ोतरी पर विचार करते हुए, केपीटी में बिना गियर वाले पोतों में लगातार यृद्धि किए जाने की उम्मीद की जाएगी। इसलिए, एक फ्लोटिंग क्रेन का उपयुक्त प्रावधान परिचालनों के सुगम चालन के लिए अपेक्षित है।

केपीटी ने यह भी कहा है कि बीओटी परिचालक को यह अधिकार होगा कि वह भविष्य मांग के अनुसार ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन की संख्या में वृद्धि कर सकता है परन्तु इसे परियोजना लागत के हिस्से के रूप में नहीं माना जाएगा।

(vi). पूंजी लागत:

			(रु० लाखों में)
क्र.सं.	विवरण		पूंजी लागत
			अनुमानन
(ক).	कार्गो प्रहस्तन गतिवधि		
(i).	सिविल लागत		
	(क). बैक अप क्षेत्र का विकास	6138.98	
	(ख). संपर्क सड़क का विकास	180.00	
	(ग). ब्रिज लागत	2301.20	
	(घ). कार्यालय भवन का निर्माण	119.40	
	(ङ). अग्नि शमन व्यवस्था	26.58	
	(च). अनुषंगी अवसंरचना	432.19	
	(छ). केपीटी को अपफ्रंट भुगतान (कस्टम फैंसिंग दीवार और बैक अप क्षेत्र के लिए)	340.75	
1	(ज). विविध लागत	476.96	10016.06
(ii).	उपस्कर लागत	-	
	(क). एक्सकवेटर्स ४ सं. @ रु० ६२१.९२ लाख प्रत्येक	2571.67	
	(ख). फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी.ट.) - 6 सं. @ रु० २४ लाख प्रत्येक	103.62	
	(ग). फोर्क लिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.) — 2 सं. @ रु० 36.50 लाख		
	प्रत्येक	100.80	

44 4 110 4 4 30 20 00				
(ङ).बैक अप क्षेत्र के लिए एक्सकवेटर्स (4 सं. @ रु० 33.27 लाख प्रत्येक 133.08 (च). रेलवे लाइन बिछाना (1.78 कि.मी.) 1424.00 (छ). विद्युतीकरण 250.00 (ज). नेविगेशन सिस्टम 150.00 (ज). नेविगेशन सिस्टम 150.00 (ज). संविगेशन सिस्टम 150.00 (ज). संवार प्रणालियां 35.00 (ण). धर्मकांटा (80 टन.18 मी X 3 मी) (5 सं. @ रु० 18.045 लाख प्रत्येक 90.23 (त). केपीटी को फ्रंट मुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के तिए) (थ). विविध लागत (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के तिए) (थ). विविध लागत प्रत्येक (त). कंपीटी के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II) 15591.46 (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत (ग). बर्च के निर्माण के लिए पूंजी लागत (ग). बर्च के निर्माण के लिए पूंजी लागत (ग). बर्च के निर्माण के लिए पूंजी लागत (ग). पाइल मफ (उ.7.31 (ii). पाइल मफ (उ.7.31 (iii). मुख्य बीम (उ.7.31 विवध लागत अव्यय सेम (उ.7.31 विवध लागत उ.7.31 (iv). सेकेंडरी बीम (उ.7.31 विवध लागत व.7.31 विवध लागत व.7.31 (व.7.31 व.7.31 व.7.3		(घ) पे लोडर (10 मी.ट.) — 12 सं. @ रु० 36.50 लाख प्रत्येक	438.00	
(च). रेलवे लाइन बिछाना (1.78 कि.मी.) (छ). विद्युतीकरण (ज). नेविगेशन सिस्टम (ज). नेविगेशन सिस्टम (ज). धर्मकांटा (80 टन,18 मी X 3 मी) (5 सं. @ रु० 18.045 लाख प्रत्येक (ज). कंपीटी को फ्रंट भुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के 13.50 लिए) (थ). विविध लागत प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((i) + (ii)) (ख). पूंजी लागत फलोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 141.88 (ग). बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत 57.31 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). पाइल मफ 57.31 (iii). पुंछ्य बीम 153.80 (iv). सेकंडरी बीम 86.27 (vi). डायग्राम दीवार (vii). डायग्राम दीवार (viii). कंपीटल कसर—इन—सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vii). कंपीटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) — बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06		(ङ).बैक अप क्षेत्र के लिए एक्सकवेटर्स (4 सं. @ रु० 33.27 लाख		
(छ). विद्युतीकरण (ज). नेविगेशन सिस्टम (ज). संवार प्रणालियां (ण). धर्मकांटा (80 टन,18 मी X 3 मी) (5 सं. @ रू० 18.045 लाख प्रत्येक 90.23 (त). केपीटी को फ्रंट मुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के 13.50 लिए) (थ). विविध लागत 265.49 5575.39 प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II) 15591.46 (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (II). विविध लागत 141.88 (II). विविध लागत 141.88 (III). विविध लागत 141.88 (III). विविध लागत 141.88 (III). विविध लागत 153.80 (III). पाइल मक 57.31 (III). पाइल मफ 57.31 (III). पाइल मफ 57.31 (III). पाइल मफ 57.31 (III). पाइल क्षम — इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (IV). केपीटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) — बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (मुनिश्चत गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (IX). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (X). विविध लागत 407.06			133.08	
(छ). विद्युतीकरण (ज). नेविगेशन सिस्टम (ज). संवार प्रणालियां (ण). धर्मकांटा (80 टन,18 मी X 3 मी) (5 सं. @ रू० 18.045 लाख प्रत्येक 90.23 (त). केपीटी को फ्रंट मुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के 13.50 लिए) (थ). विविध लागत 265.49 5575.39 प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II) 15591.46 (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (II). विविध लागत 141.88 (II). विविध लागत 141.88 (III). विविध लागत 141.88 (III). विविध लागत 141.88 (III). विविध लागत 153.80 (III). पाइल मक 57.31 (III). पाइल मफ 57.31 (III). पाइल मफ 57.31 (III). पाइल मफ 57.31 (III). पाइल क्षम — इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (IV). केपीटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) — बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (मुनिश्चत गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (IX). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (X). विविध लागत 407.06	ľ	(च). रेलवे लाइन बिछाना (1.78 कि.मी.)	1424.00	
(ज्ञ) संचार प्रणालियां (ण्) धर्मकांटा (८० टन, १८ मी Х ३ मी) (५ सं. ७ रू० १८.०४५ लाख प्रत्येक (त). केपीटी को फ्रंट भुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के 13.50 लिए) (ध). विविध लागत प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II) (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (I). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं (II). विविध लागत (ए). क्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत (ए). बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत (I). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल (II). पाइल मफ (III). पुख्य बीम (III). पुख्य बीम (III). पुख्य बीम (III). पुख्य बीम (IV). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीट्र और कोट ओवर स्लैब पहनाना (IV). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीट्र और कोट ओवर स्लैब पहनाना (IV). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीट्र और कोट ओवर स्लैब पहनाना (IV). जिकास्ट, कसर-इन-सीट्र और कोट ओवर स्लैब पहनाना (IV). जिकास किर्ण अोओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) ६६० लम्बाई के लिए) (IV). केपीटी को अपफंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) (IV). विविध लागत		(छ). विद्युतीकरण	250.00	•
(ण). धर्मकांटा (80 टन,18 मी X 3 मी) (5 सं. @ रू० 18.045 लाख प्रत्येक 90.23 (त). केपीटी को फ्रंट भुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के तिए) (थ). विविध लागत 265.49 5575.39 प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II) 15591.46 (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 141.88 (ग). बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत 57.31 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्धिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लेंडर) 50.00 (viii). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06			150.00	
प्रत्येक (त). केपीटी को फ्रंट भुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के 13.50 लिए) (थ). विविध लागत 265.49 5575.39 प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((i) + (ii) 15591.46 (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 एलोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 141.88 (ग). बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत 2979.56 (ग). बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्धिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लेंडर) 50.00 (viii). केपीटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) — बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेंट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06	1	(झ) संचार प्रणालियां	35.00	
(त). केपीटी को फ्रंट भुगतान (विद्युतीकरण — उच्च मस्ट टावर के विश्) (थ). विविध लागत प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II) (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं (ii). विविध लागत (iii). विविध लागत (ग). बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत (ा). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल (ाі). पाइल मफ (ाі). पाइल मफ (ाі). पुख्य बीम (ां). पुख्य बीम (ां). पेक्केंडरी बीम (ां). पेक्केंडरी बीम (ां). पेक्केंडरी बीम (ां). हायग्राम दीवार (गं). डायग्राम दीवार (गं). डायग्राम दीवार (गं). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) — बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) (पं). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) (पं). विविध लागत बर्थ के निर्माण की कुल पूंजी लागत	ļ <i>'</i>	(ण). धर्मकांटा (80 टन,18 मी X 3 मी) (5 सं. @ रु० 18.045 लाख		
(ए). विविध लागत 265.49 5575.39 प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((i) + (ii) 15591.46 (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 2979.56 (ग). बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत 3183.17 (i). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर—इन—सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केंपेटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) — बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06	Ė			
(थ). विविध लागत 265.49 5575.39 प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II) 15591.46 (ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 2979.56 (ग). बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 553.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर–इन–सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मुरिंग तथा बर्धिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लेंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06		(त). केपीटी को फ्रांट भुगतान (विद्युतीकरण – उच्च मस्ट टावर के	13.50	
(ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विकिध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 141.88 एलोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 3183.17 (ii). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल 3183.17 (iii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मृरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चत गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06				
(ख). पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन (i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 2979.56 (ग). बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). पुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्धिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 8548.20		(थ). विविध लागत	265.49	
(i). फ्लोटिंग क्रेन जिसमें डमप बार्ज, टग तथा अन्य अपेक्षित घटक शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 2979.56 (ग). बर्थ के निर्माण के लिए पूंजी लागत 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैडर) 50.00 (viii). केंपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केंपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06		प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूंजी लागत ((I) + (II)		15591.46
शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 (iii). विविध लागत 141.88 (ग्). बर्ध के निर्माण के लिए पूजी लागत 2979.56 (ग्). बर्ध के निर्माण के लिए पूजी लागत 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केंपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केंपीटी को अपफ्रंट राशि (जेंट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्ध के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20	(ख).	पूंजी लागत फ्लोटिंग क्रेन		
शामिल हैं 2837.68 (ii). विविध लागत 141.88 (iii). विविध लागत 141.88 (ग्). बर्ध के निर्माण के लिए पूजी लागत 2979.56 (ग्). बर्ध के निर्माण के लिए पूजी लागत 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केंपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केंपीटी को अपफ्रंट राशि (जेंट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्ध के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20				
(ii). विविध लागत 141.88 फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत 2979.56 (ग). बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत (i). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्धिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केंपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केंपीटी को अपफ्रंट राशि (जेंट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06	(i).			
प्रा. बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत (i). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मृरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06				
(ग). बर्ध के निर्माण के लिए पूंजी लागत (i). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.08 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केंपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केंपीटी को अपफ्रंट राशि (जेंट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06	(ii).		141.88	0070 50
(i). फाइल नींव 1000 मी. डाय पाइल 3183.17 (ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केंपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केंपीटी को अपफ्रंट राशि (जेंट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06		फ्लोटिंग क्रेन का कुल पूंजी लागत		2979.56
(ii). पाइल मफ 57.31 (iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06				
(iii). मुख्य बीम 153.80 (iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06				
(iv). सेकेंडरी बीम 86.27 (v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्ध के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20				
(v). प्रिकास्ट, कसर-इन-सीटू और कोट ओवर स्लैब पहनाना 319.06 (vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) - बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेंट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06	(iii).	13		
(vi). डायग्राम दीवार 125.07 (vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). कपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रभाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्ध के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20				
(vii). मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर) 50.00 (viii). केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रभाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06				
(viii). कैपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए प्रमाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्थ के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20				
प्रभाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए) 3719.81 (ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्ध के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20		मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैंडर)	50.00	
(ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्थ के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20	(viii).	केपिटल निकर्षण (ओओटी से इनपुट) – बीओटी प्रचालक के लिए		
(ix). केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए) 446.65 (x). विविध लागत 407.06 बर्ध के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20		प्रभाजित (0.00 मी. (सुनिश्चित गहराई) 660 लम्बाई के लिए)	3719.81	
बर्ध के निर्माण की कुल पूंजी लागत 8548.20	(ix).	केपीटी को अपफ्रंट राशि (जेट्टी के सिविल कार्यों के लिए)	446.65	
	(x).		407.06	
				8548.20
परियोजना की कुल पूंजी लागत (क + ख + ग) 27119.22		परियोजना की कुल पूंजी लागत (क + ख + ग)		27119.22

(vii). परिचालन लागतः

(क). कार्गो प्रहस्तन की परिचालन लागत (वर्थ के अलावा):

क्र. सं.	घटक	कीमतें				(रु0 लाख में)
1	ईंधन उपभोग	संख्या	ईंधन उपमोग (लिटर)	दर / लिटर	कार्य घंटे एक वर्ष में	राशि
1क	एक्सकवेटर	4	32.00	52.12	6132	409.09
1ख	फोर्क लिफ्ट ट्रक (10मी. ट.)	6	10.00	52.12	6132	191.76
1ग	फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी. ट.)	3	7.00	52.12	6132	67.12
1घ	पे लोडर (10 मी.ट.)	12	12.00	52.12	6132	460.22
1ङ	बैकअप क्षेत्र कार्गो प्रहस्तन के लिए एक्सकवेटर्स	4	12.00	52.12	6132	153.41
1च	ट्रक और ट्रेलर्स (रु0 15 / टन, कुल कार्गो 6.29 एमएमटीपीए)	15	6294836			944.23
	उप जोड़					

2	बिजली उपभोग (16.067 हैक्टेयर, 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर / वार्षिक @ रु0 9.8 प्रति इकाई	16.067	240000.00	9.8	•	377.90
3	मरम्मत तथा अनुरक्षण (सिविल परिसंपत्तिया)	1%	10016.06	-	-	100.16
4	मरम्मत तथा अनुरक्षण (अभियांत्रिक परिसंपत्तियां)	5%	5575.39	-	•	278.77
5	बीमा	1%	15591.46	-	-	155.91
	मूल्यहास सिविल	3.34%	10016.06			334.54
6	मूल्यज्ञास रेलवे साइडिंग (अमियांत्रिक)	13.91%	1495.20			207.98
	मूल्यहास अभियांत्रिक	10.34%	4080.19			421.89
7	बैंक अप क्षेत्र के लिए भूमि का लाइसेंस शुल्क (ब्रिज तथा जेट्टी क्षेत्र सहित)	141670	191.65	-		271.52
8	गोदियों के बीच भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (1.9 हैक्टेयर)	19000	191.65	<u>.</u>		36.41
9	महापत्तनों के लिए अद्यतन भूमि नीति, 2010 के अनुसार लाइसेंस शुक्क (पानी) (भूमि दरों का 50 प्रतिशत)	9108	95.83	-		8.73
10	अन्य व्यय	5%	15591.46	-		779.57
	कुल परिचालन लागत (रु०	लाखों में)				5199.20

(ख). फ्लोटिंग क्रेन की परिचालन लागतः

क्र. सं.	घटक		कीम	तें		(रु० लाख में)
1 -	ईंधन उपमोग	संख्या	ईंधन उपमोग (लिटर)	दर / लिट र	कार्य घंटे एक वर्ष में	राशि
1क	फ्लोटिंग क्रेन 1 सं. @ 96 लिटर/घंटा	1	96	52.12	6132	306.82
1ख	निष्क्रिय फ्लोटिंग क्रेन 1 सं. @ 12 लिटर/घंटा	1	12	52.12	2628	16.44
1ग	टग 1 सं. @ 100 लिटर / घंटा	1	100	52.12	6132	319.60
	उप जोड़					642.85
2	मरम्मत तथा अनुरक्षण (अमियांत्रिक परिसंपत्तियां)	5%		2980	7	148.98
3	बीमा	1%		2980		29.80
4	मूल्यहास	10.34% 2980			308.09	
5	अन्य व्यय	5%		2980		124.95
	कुल परिचालन लागत (फ्लोटिंग क्रेन)					1254.66

बर्थ की परिचालन लागत: (ग).

क्र. सं.	समूह	घटकं	कुल बर्थ लागत	अनुमानित लागत (रु० लाखों में)
1	सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत तथा अनुरक्षण	1%	4642.39	46.42
2	मृत्यहास	3.34%	8548.20	285.51
3	बीमा	1%	8548.20	85.48
4	अनुरक्षण निकर्षण			2107.89
		त्रन लागत		2525.31

- नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड पर 16 प्रतिशत की दर से अनुमान लगाया गया (viii).
- तदनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा का निम्नवत् अनुमान लगाया गया है:--(ix).

(रु० लाखों में)

				1
·	Dawn.	कार्गो प्रहस्तन	फ्लोटिंग क्रेन के	बर्थ किराये
क्र.सं.	विवरण	गतिविधि के लिए	लिए	के लिए
(i).	आरओसीई @ 16%	2494.63	476.73	1367.71
(ii).	परिचालन लागत	5199.20	1254.66	2525.31
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	7693.84	1731.39	3893.02

(x). वार्षिक राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन (कार्गो प्रहस्तन गतिविधि)ः

(रु0 लाखों में)

			प्रमाजित अनुमानित राजस्व अपेक्षा					
क्र. सं.	विवरण	ं कार्गो प्रहस्तन के लिए		फ्लोटिं	ग क्रेन के लिए			
٧١.		%	रु० लाखों में	%	रु० लाखों में			
(i).	प्रहस्तन प्रभार	90%	6924.45	100%	1731.39			
(ii).	मंडार	5%	384.69	-	-			
(iii).	विविध प्रभार	5%	384.69	- 1	•			
	कुल राजस्व अपेक्षा	100%	7693.84		1731.39			

अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए केपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-(xi). बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (す).

बर्थ किराया प्रमार

₹0 7.05

बर्थ किराया प्रभारों में बर्थ में प्रदस्त सेवाओं, जैसे बर्थ अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वॉच आदि के लिए प्रमार शामिल हैं।

कार्गो प्रहस्तन प्रभारः (ख).

केपीटी ने बताया है कि विदेशी कार्गों का 90 प्रतिशत और तटीय कार्गों का 10 प्रतिशत गणनाओं पर पहुंचने के लिए प्रयोग किया गया है और रियायती दरें तटीय कार्गों के लिए सुविचारित की गई हैं जोकि विदेशी कार्गों के लिए दरों का 60 प्रतिर्शत है। पत्तन ने सेल्फ-गियर वाले पोतों हेतु कार्गों के प्रहस्तन और बिना गियर वाले पोतों के लिए कार्गों

के प्रहस्तन हेत् दो अलग-अलग दरों का प्रस्ताव किया है। तदनुसार, प्रशुक्क प्रस्तावित किया गया है:-

उन पोतों के लिए तुना बार्ज जेट्टी पर कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क जो ओटीबी में (i). फलोटिंग क्रेन का प्रयोग नहीं कर रहे हैं

दर प्रति मीटिक टन रु० में

क्र. सं.	घटक	विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गी	73.98	44.39
2.	स्टील	138.72	3 .23
3.	टिम्बर	221.94	133.17

(ii). ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन को किराये पर लेने के लिए प्रशुल्क

दर प्रति मीट्रिक टन रु० में

		11 2011 10X 1	-, , , ,
क्र. सं.	घटक	विदेशी	तटीय
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गी	25.60	15.36
2.	स्टील	48.04	28.82
3.	टिम्बर	76.89	46.13

(iii). ऐसे पोतों के लिए तुना बार्ज जेट्टी पर कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क जो ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन का प्रयोग कर रहे हैं, उपर्युक्त (i) और (ii) का जोड़ होगा।

(ग). भंडारण प्रभारः

मंडारण प्रभारों का अनुमानन:

भंडारण प्रभार दर (प्रति टन/दिन प्रथम ७ दिनों के लिए	1.25
भंडारण प्रभार दर (प्रति टन/दिन अगले 7 दिनों के लिए)	1.87
भंडारण प्रभार दर (प्रति टन/दिन और उसके बाद)	2.49

केपीटी ने बताया है कि पत्तन उस कार्गों के लिए प्रभारों की प्रस्तावित लेवी के आधार पर मंडारण प्रभारों के लिए राजस्व अपेक्षा पर पहुंचा है जो स्वीकार्य निःशुल्क अविध के बाद अंतरण क्षेत्र में रहेगा और विचार किया है कि कुल कार्गों का 40 प्रतिशत मंडारण प्रभार आकर्षित करेगा और उसमें से 50 प्रतिशत प्रथम सप्ता में क्लियर हो जाएगा।

(घ). विविध प्रभारः

पर्यावरण तथा प्रबंधन, लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभारों, घाट पर कार्गों की सफाई, सुरक्षा उपाय आदि जैसी सेवाओं के लिए विविध प्रभार रु० 6.11 प्रति टन। इन प्रमारों में उन सेवाओं के लिए प्रभार शामिल होंगे जो दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए हैं।

- 2.2. इसके अलावा, केपीटी ने बताया है कि 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, यदि एक बार विमिन्न प्रकार की वस्तुओं के प्रहस्तन अथवा पत्तन के लिए विभिन्न सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए प्रशुक्क सीमाएं निर्धारित की दी जाती हैं, वे उन सभी टर्मिनलों पर लागू होंगी जो अगले पांच वर्षों के दौरान उसी पत्तन में चिहिनत घटक के प्रहस्तन अथवा इसी तरह की सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए बाद में बोली लगाई जाती है। प्राधिकरण ने बंदर बेसिन बार्ज जेट्टी के लिए केपीटी की समान परियोजना के लिए 18 जून 2012 को एक आदेश पारित किया था। तथापि, इस संबंध में, केपीटी ने यह स्पष्ट करने की मांग की थी कि बंदर बेसिन बार्ज जेट्टी परियोजना की तुलना में इस परियोजना के लिए पूंजी निवेश उच्च केपिटल निकर्षण लागत और अन्य अपेक्षित अवसंरचना की वजह से ज्यादा है, इसलिए, यह उपयुक्त नहीं होगा कि बंदर बेसिन बार्ज जेट्टी परियोजना की दरों को पूंजी लागत एवं परिचालन लागत में बदलाव की वजह से तुना में बार्ज जेट्टी के लिए लागू किया जाए। अतः तुना में बार्ज जेट्टी के विकास के लिए पृथक प्रशुक्क प्रस्ताव केपीटी द्वारा तैयार किया गया है।
- 3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्ताव की एक प्रति पत्र दिनांक 28 जनवरी 2013 द्वारा केपीटी द्वारा प्रेषित की गई सूची के अनुसार उपयोक्ता / उपयोक्ता संगठनों / बोलीदाताओं को परिचालित की गई थी। किसी भी उपयोक्ता / मावी आवेदक ने, मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थी, सिवाय शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ इंडिया के जिसमें यह कहा गया था कि उसे कोई टिप्पणी नहीं करनी है।
- 4. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केपीटी से हमारे पत्र दिनांक 1 फरवरी 2013 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपना जवाब अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 द्वारा मेजा था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर केपीटी के जवाब का सार नीचे सारबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1.	सामान्य	
(i).	टीएएमपी /45 / 2011 — केपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा, केपीटी द्वारा उस समय दाखिल किए गए प्रस्ताव के	हालांकि प्रस्तावित परियोजना के लिए परियोजना ढांचा बंदर बेसिन परियोजना के ढांचे के समान माना जा सकता है। तथापि, बंदर बेसिन प्रस्ताव अनुमोदित है परन्तु उसके लिए आफर की प्राप्ति नहीं होने की वजह से, यह संभावना नहीं है कि इसे पीपीपी मोड पर

पर सभी प्रकार के बल्क कार्गों, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारित किया है। उक्त आदेश द्वारा, अपफ्रंट प्रशुक्क बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में क्लोटिंग क्रेन द्वारा उपर्युक्त कार्गों के प्रहस्तन के लिए भी निर्धारित किया गया है। बंदर बेसिन में उक्त सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क उपस्कर जैसे एक्सकवेटरों, 5 मी.ट. तााा 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रकों, पे लोडरों, बैकअप क्षेत्र में कार्गों का प्रहस्तन करने के लिए एक्सकवेटरों तथा ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती करते परिकल्पित की गई है। तदनुसार, अपफ्रंट कार्गों प्रहस्तन प्रमार, भंडारण प्रमार, विविध प्रभार तथा बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित किए गए थे। फ्लोटिंग क्रेन के उपयोग द्वारा कार्गों के लिए प्रहस्तन प्रभार भी अनुमोदित किए गए थे।

केपीटी द्वारा अब दाखिल किया गया प्रस्ताव तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं में सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए, उसी इक्यूपिंग योजना के साथ, अपफ्रंट प्रशुक्क (प्रहस्तन प्रमार, मंडारण प्रमार, विविध प्रभार तथा बर्थ किराया प्रभार) के लिए भी दाखिल किया गया है। इसके अलावा, उक्त प्रस्ताव में केपीटी ने ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा उपर्युक्त कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार निर्धारित करने हेतु भी प्रस्ताव किया है।

इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अपफ्रंट प्रशुल्क परियोजनावार निर्धारित नहीं किया गया है। अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित प्रशुल्क सीमाएं विभिन्न कार्गो/सेवाओं के लिए निर्धारित हैं और अगले पांच वर्षों के दौरान चिहिनत कार्गो/सेवाओं के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी। दूसरे शब्दों में, बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क जून 2007 तक बोली लगाई गई सभी परियोजनाओं पर लागू किया जाना चाहिए।

केपीटी द्वारा दिया गया कारण कि इस मामले में बंदर बेसिन से संबंधित दरें लाग करने के लिए यह उपयुक्त नहीं होगा, क्योंकि मौजूदा परियोजना का पूंजी निवेश उच्च केपिटल निकर्षण लागत और अन्य परिचालन लागतों की वजह से उच्च है और अन्य परिचालन लागतें प्रासंगिक दिखाई नहीं देती हैं क्योंकि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पंजी लागतों तथा परिचालन लागतों में वृद्धि लागू करने के लिए प्रशुल्क सीमाओं की समीक्षा के लिए प्रावधान नहीं किया गया है। इसके अलावा, यदि अपफ्रंट प्रशुल्क पत्तन द्वारा दाखिल किए गए मौजूदा प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित किया जाता है तो यह परियोजना वार अपफ्रट प्रशल्क निर्धारित करना होगा, जोकि अपफ्रंट प्रशल्क दिशानिर्देशों द्वारा परिकल्पित नहीं किया गया है। अतः, यह प्रतीत होता है कि केपीटी का मौजूदा प्रस्ताव 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार जून 2012 से पांच वर्षों के भीतर विचार करना जल्दबाजी होगा।

बोली लगाई जाए। इसलिए, इस तथ्य के आलोक में और क्षमता, पूंजी निवेश आदि के मामले में परियोजना का आकार पूरी तरह से भिन्न होनी की वजह से नए प्रशुक्क अनुमोदन के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।

(ii).	प्रस्ताव से यह स्पष्ट नहीं है कि कितना मूमि क्षेत्र केपीटी द्वारा आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित किया गया है, सिवाय इसके कि परिचालन लागतों के निर्धारण किए जाने से सैंबंधित गणनाओं में लाइसेंस शुल्क वाटर फ्रंट क्षेत्र के 160670 वर्ग मी. तथा 9108 वर्ग मी. हेतु परिगणित किया गया है। केपीटी प्रस्तावित सुविधा में मंडारण सुविधा तथा अनुषंगी सुविध के रूप में उपलब्ध मूमि के उपयोग तथा वितरण के लिए उपलब्ध वास्तविक मूमि क्षेत्र के ब्योरे मेजे। वाटरफ्रंट क्षेत्र से संबंधित ब्योरे भी मेजे।	परियोजना क्रे लिए लाइसेंस पर दिए जाने हेतु प्रस्तावित कुल भूमि क्षेत्र 160670 वर्ग मी. है जिसका ब्रेकअप निम्नलिखित है:— भूमि क्षेत्र बैकअप क्षेत्र — 15 हैक्टे. (13.1 अविकसित + 1.9 विकसित) जेट्टी क्षेत्र — 0.75 हैक्टे. (नई जेट्टी (500X12)+ मौजूदा जेट्टी (160X9.5))/10000) 2 सं. संपर्क ब्रिज — 0.32 हैक्टे. [(18X125)+(18X50))/10000] कुल 16.07 हैक्टे. वाटर एरिया = 660 मी. जेट्टी लम्बाई X 12 मी. बार्ज का बीमा X 1.15 आईएस कोड के अनुसार।
(111).	उपयोक्ता / पोत स्वामी को बार्ज उपलब्ध करवाना / किराये पर देना बीओटी प्रचालक के कार्य के दायरे का भाग नहीं होगा। इस संबंध में, उस बारे में स्पष्टीकरण मेजें जो बार्ज परिचालन सेवाएं ऑफर करेगा और उक्त सेवा के लिए परिकल्पित प्रशुल्क व्यवस्था भेजें।	बार्ज परिचालन उपयोक्ताओं द्वारा व्यवस्थित किए जाने हैं। कई ऐसे लाइसेंसशुदा स्टीवडोर्स हैं जो ये सेवाएं प्रदान करते हैं। स्टीवडोर्स द्वारा विस्तारित सेवाओं हेतु प्रशुल्क किसी प्राधिकरण द्वारा विनियमित नहीं किए जाते हैं। यह बाजार ताकतों के आधार पर निर्धारित किया जा सकता है। इसके अलावा, यह एनालॉजी बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं की परियोजना के समान है जिसके लिए टीएएमपी प्रशुल्क पहले ही अनुमोदित कर चुका है।
(iv).	केपीटी ओटीबी तथा वहां पर अंतरलदाई परिचालन पर मदर पोतों पर प्रमार्ग प्रभारों से संबंधित पोत/कार्गों से संबंधित प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करे!	ओटीबी में मदर पोतों पर प्रभार्य, यदि कोई हो, पोत संबंधित प्रभार दरमान के अनुसार केपीटी द्वारा वसूल किए जाएंगे। तथापि, ये प्रस्तावित परियोजना के रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा प्रदत्त की जाने वाली सेवाओं का भाग/परिदृश्य नहीं है। वहां पर अंतरलदाई संबंधी प्रश्न बहुत स्पष्ट नहीं है।
	4 सं. एक्सकवेटरों की तैनाती के आधार पर केपीटी द्वारा सुविचारित बार्ज जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता का अनुमान 6. 29 एमएमटीपीए है। 4 एक्सकवेटरों की तैनात पर विचार करने के आधार हेतु स्पष्टीकरण प्रश्नावली के बाद वाले हिस्से में मांगा गया है। इस संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी का प्रस्ताव भी एक फ्लोटिंग फ्रेंन की तैनाती द्वारा (गियर वाले और बिना गियर वाले दोनों) पोतों द्वारा लाए गए कार्गों के प्रहस्तान को भी परिकल्पित करता है। तथापि, कुछ अन्य स्थान पर प्रस्ताव में कहा गया है कि बीओटी प्रचालक ओटीबी प्रचालनों के लिए एक से अधिक फ्लोटिंग क्रेंन तैनात करने या फ्लोटिंग क्रेंन किराये पर लेने के लिए स्वतंत्र है। इसके अलावा, बार्ज जेट्टी में 4 सं. से अधिक एक्सकवेटरों की तैनाती के लिए कोई प्रतिबंध दिखाई नहीं देता है। संयोगवश, बीओटी प्रचालक को उपलब्ध 660 मीटर लम्बे बर्थ पर विचार करते हुए, बार्ज जेट्टी पर एक्सकवेटरों की और अधिक संख्या की तैनाती के इजाउत नहीं किया जा सकता, यदि जेट्टी का तकनीकी डिजाइन एक्सकवेटरों की अधिक संख्या की तैनाती की इजाउत देता है। इस परिप्रेक्ष्य में, कंपीटी स्पष्ट करे कि पत्तन कैसे यह सुनिश्चित करना परिकल्पित करता है कि प्रचालक जेट्टी में 4 सं. से अधिक फ्लोटिंग क्रेंन द्वारा विंडफाल लाभ अर्जित नहीं करेगा।	बार्ज जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता विभिन्न कारकों पर विचार करते हुए 4 सं. एक्सकवेटरों के आधार पर निर्धारित किया गया है जिसकी सूची नीचे दी गई है:— • केवल उच्च ज्वारमाटा के दौरान बार्जों के माध्यम से कार्गों आवागमन। इसिलए, बार्ज के केवल दो ट्रिप ही संभव हैं। दो ट्रिप के माध्यम से संमवन बार्ज आवागमन 6.57 एमएमटीपीए की मात्रा देता है। इसिलए, एक्सकवेटरों पर आधारित तदनुरूपी निकटवर्ती आंकड़ा 6.29 एमएमटीपीए हैं जिसे प्रस्तावित किया गया है। • बंदर बेसिन परियोजना के मामले में, तकनीकी तथा परिचालन पहलुओं पर विचार किया गया था और कंपीटी में काम करने वाले अनुभवी प्रचालक से पुष्टि की गई थी। एक्सकवेटरों की संख्या और उपलब्ध बार्ज जेट्टी लम्बाई के समान आधार पर विचार करते हुए प्रस्तावित एक्सकवेटरों की 4 सं. प्रस्तावित की गई है। बंदर बेसिन के लिए अनुमोदित प्रशुक्कों में, एक्सकवेटरों की 3 सं. 460 मी. की कुल बार्ज जेट्टी लम्बाई के लिए सुविचारित की गई है जबिक 4 सं. एक्सकवेटरों की प्रस्तावित परियोजना की बार्ज जेट्टी लम्बाई 660 मी. के लिए अनुपाततः है। फ्लोटिंग क्रेन कंपीटी में बड़े आकार के बिना गियर वाले जलयानों के आगमन को प्रोत्साहित करने का प्रस्ताव किया गया है जिससे ट्रेड को माल भाड़ा कम करने में सहायता मिलेगी। वर्तमान में, बहुत कम प्रतिशत, सभी पोतों के 10 प्रतिशत से कम पोत बिना गियर वाले पोत हैं। तथापि, बिना गियर वाले पोतों की यह हिस्सेदारी भविष्य में बढ़ सकती है। हालांकि, बिना गियर वाले पोतों के परिदृश्य पर विचार करते हुए 1 फ्लोटिंग क्रेन पर्याप्त हो सकती है परन्तु यदि मविष्य में कंपीटी में आने वाले बिना गियर वाले जलयानों की संख्या में कंपीटी में आने वाले बिना गियर वाले जलयानों की संख्या में कंपीटी में आने वाले बिना गियर वाले जलयानों की संख्या में कंपीटी में आने वाले बिना गियर वाले जलयानों की संख्या में कंपीटी में आने वाले बिना गियर वाले जलयानों की संख्या में वृद्धि होती है तो खरीद या किराया आधार पर अतिरिक्त क्रेन की

तैनाती के लिए प्रावधान है।

(ii). बार्ज जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता गणना जेट्टी पर तैनात किए जाने के लिए प्रसावित एक्सकबेटरों की चार संख्या की प्रहस्तन क्षमता पर आधारित और प्रत्येक प्रकार के कार्गों की प्रतिशत रिस्तेदारी पर आधारित है। इस संदर्भ में कंपीटी निम्नतिवित्त स्थल्ट प्रशिव करे- (iv). एक्सकबेटरों की संख्या की 4 तक सीमित रखने के कारण तकनीकी विश्तेषण के साथ स्थल्ट करें। (ii). शुक बच्क कार्गों, स्टीत तथा बीन कार्गी एवं लक्कड़ी के लट्डों के मामले में 2009–10 से 2011–12 तक पिछले तीन वर्षों और दिसम्बर 2012 तक कंपीटी द्वारा प्रहरितत वर्षवार वास्तविक यातायात। (ii). क्रतींटिंग क्षेन के साथ स्थल्ट कंपीटी द्वारा प्रहरितत वर्षवार वास्तविक यातायात। (iii). क्रतींटिंग केन के	2.	सर्वोत्तम क्षमताः	
(मं). वर्जी जेद ती सर्वोत्तम क्षमता गणना जेददी यर तैमात किए जाने के तिए प्रस्तावित एससकरेटरों की चार संख्या की प्रस्तवन क्षमता पर आधारित है। इस संदर्भ में कंपीटी निम्मिलिक्ष स्वस्ट प्रोचित करे- (मं). एस्सकरेटरों की संख्या की 4 तक सीमित रखने के कारण तकनीको विश्वलण के साथ स्वस्ट करें। (मं). एस्सकरेटरों की संख्या की 4 तक सीमित रखने के कारण तकनीको विश्वलण के साथ स्वस्ट करें। (मं). एस्सकरेटरों को मानसे में 2009-10 से 2011-12 तक पिफले तैन वर्षों और दिसम्बर 2012 तक कंपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवा वर्षों और दिसम्बर 2012 तक कंपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवा वर्षों और दिसम्बर 2012 तक कंपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवा वर्षों और दिसम्बर 2012 तक कंपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवा वर्षों और दिसम्बर 2012 तक कंपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवा वर्षों और दिसम्बर 2012 तक कंपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवा वर्षों के उत्सर वर्षों के स्वतित्म क्षमता प्रतन द्वारा है। (मं). फलोटिंग केन: जब बां जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता प्रतन द्वारा है। यह वर्षों जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता प्रतन द्वारा 629 एमएमटीपीए पर निवांतित की, गई है, फलोटिंग केन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निवांतित की गई है। यह वर्षों गाया है के कंपीटी रियाय कार्यों की संख्या (जो फलोटिंग केन को क्षमीधा कर कि बाजे जंदरी और उस फलोटिंग केन की क्षमता के अनुमान के कंपीटी कंपी के कंपीटी स्वारा के कंपी के कंपी के कंपीटी स्वर्ण के कंपी के स्वर्ण के कंपीटी के कंपीटी स्वर्ण के कंपीटी के कंपीटी स्वर्ण के कंपीटी के कंपीटी के कंपीटी स्वर्ण के कंपी के स्वर्ण के कंपीटी के कंपीटी के अनुमान के कंपीटी के कंपीटी के अनुमान के कंपीटी के कंपीटी के अनुमान के कंपीटी के कंपीटी के कंपीटी के अनुमान के कंपीटी के कंपीटी के कंपीटी के अनुमान के किए एक्सीटें के अनीक्षत के अनुमान के किए एक्सीटें के अनीक्षत किया है। (क). स्वर्णिक कार्यों के जिलापर इसने अपने एक्सीटें के अनीक्षत किया के कंपीटी के कंपीटी के अनीक्षत किया के अनुमान के किए एक्सीटें के अनीक्षत के अनीक्षत किया के अनुमान के किए एक्सीटें के कंपीटी के कंपीट के कंपीट के के कंपीट के अनीक्षत किया के कंपीट के कंपीट के कंपीट के अनीक्षत किया के कंपीट के कंपीट के अनीक्षत किया के अनुमान के किया के कंपीट क			
कीए जाने के लिए प्रस्तावित एकककेटरों की चार संख्या की प्रहस्तन क्षमता पर अध्योदि तो और प्रशेष कर कार्यों की प्रतिस्त विद्या पर अध्योदि है। इस संदर्भ में, कंपीटी निग्निलिखित स्पर्ट / प्रवित्त करे- (ii). प्रकर्कटरों की संख्या को 4 तक सीमित रखने के कारण तकनीकी विरलेफण के साथ स्पर्ट करें। गुक बल्क कार्यों, स्टित तथा बैंग कार्यों एवं लककी के लल्दों के मानदे में 2009-10 से 2011-12 तक पिछले के लल्दों के मानदे में 2009-10 से 2011-12 तक पिछले ती निया वर्ष वारावित व्यवा वात वर्ष वारावित वर्ष वारावित वर्ष वारावित वर्ष वेर के कीटी ट्रांच प्रहरिता वर्षवाय वाराविक यातावात। 8. स्टित वर्ष वर्ष वारावित वर्ष वारावित वर्ष वेर के कीटी ट्रांच प्रहरिता वर्षवाय वाराविक यातावात। 9. कसी वितरण 2008-09 2009-10 2010-11 2011-12 कि सिप्त वितरण वर्षवाय वाराविक यातावात। 10. कसी वितरण वर्ष वर्ष वर्ष वर्ष वर्ष वर्ष वर्ष वर्ष			
(ii). एक्सक्नेटरों को संख्या की अत क्षा कि कोर्यों है। इस संदर्भ में, केपीटी निम्निलिख स्थर / प्रीक्ष करें!— (iii). एक्सक्नेटरों को संख्या की अत क्षीमित रखने के कारण तकनीकी विरक्षेत्रण के साथ स्थर करें! (iii). पुक्क बल्क कार्गों, स्टील तथा बैंग कार्गों एवं लकड़ी के लट्ठों के मामल में 2009-10 से 2011-12 तक पिछले तीन कर्जे और दिसाय 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवार वास्तियक यातायात। (iii). पुक्क बल्क कार्गों, स्टील तथा बैंग कार्गों एवं लकड़ी के लट्ठों के मामल में 2009-10 से 2011-12 तक पिछले तीन कर्जे और दिसाय 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवार वास्तियक यातायात। (iii). पुक्क बल्क अर्थे अर्थ	(47).		
(ii). एक्लांटिंग केन: जब की सर्वातिक स्थल प्रभावित है। इस संदर्भ में कंपीयी निमानिक्खित स्थल प्रथल की कारण तकनीकी विरक्षण के साथ स्थल करें। लिए तकनीकी विरक्षण के साथ स्थल करें। लिए तक के कारणें स्टील तथा बैंग कार्यों एवं लकड़ी के लट्ठों के मामते में 2009-10 से 2011-12 तक पिछलें तीन वर्षों और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहरितात वर्षवार वास्तविक यातायात। (iii). व्यत्तविक व्यत्तविक व्यत्तविक केपीटी द्वारा प्रहरितात केपी वार्वे केपीटी व्यत्तविक वार्वे केपीटी व्यव्तविक वार्वे केपीटी व्यव्तविक वार्वे केपीटी व्यव्तविक वार्वे केपीटी व्यव्वविक वार्वविक वार्वे केपीटी व्यव्वविक वार्वे केपीटी व्यव्वविक वार्वविक			
(ii). एक्सकेटरों को संख्या की 4 तक सीमित रखने के कारण पर फिक्से किया के कारण पर फिक्से विद्रावण के साथ स्मय करें। (iii). शुष्क ब्रक्क कार्गो. रटील तथा बैंग कार्गो एवं तकडी के लट्डों के मानसे में 2008-10 से 2011-12 तक प्रिक्सेत तेंग वर्ष और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहिस्त वर्षवार वास्तविक यातायात। (iii). प्रकृति के प्राप्त में 2020-10 से 2011-12 तक प्रिक्सित वर्षवार वास्तविक यातायात। (iii). प्रकृति के प्राप्त में 2020-10 से 2011-12 तक प्रिक्सित वर्षवार वास्तविक यातायात। (iii). प्रकृति के प्रत्य के स्वर्ध से 2020-10 से 2011-12 तक अपेक्षित यातायात स्वार्य में में दिए किया वर्षवार वास्तविक यातायात। (iii). प्रकृति के प्रवृत्ति के प्रवृत्ति के केपीटी में व्यक्त से अपेक्ष से स्वर्ध से 130202 194171 577186 591 कुल 588503 1034627 1882428 2220 वर्ष 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रत्येक कर्मा की प्रवृत्ति केपा कुल केपा केपा केपा कुल केपा केपा कुल 588503 1034627 1882428 2220 वर्ष 2008-09 से 2011-12 केपा क्षेत्र केपा कुल 588503 1034627 1882428 2220 वर्ष 2008-09 से 2011-12 केपा कुल 588503 1034627 1882428 2220 वर्ष 2011-12 केपा कुल 588503 1034627 1882428 2220 2011-12 कुल 588503 1034627 1882428 2220 2011-12 कुल 588503 1034627 1882428			
(ii). एक्सकरेटलों को संख्या जो 4 तक सीमित रखने के कारणे पर पिछले तकनीकी विश्लेषण के साथ स्पष्ट करें। (iii) शुक्क बरूक कार्ता, स्टील तथा बेंग कार्ता एवं तककडी के तट्डों के मानले में 2008-10 से 2011-12 तक पिछले तीन वर्षों और 2008-10 से 2011-12 तक पिछले तीन वर्षों और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहिस्त वर्षवार वास्तिक यातायात। (iii) स्वां और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहिस्त वर्षवार वास्तिक यातायात। (iii) स्वां अंदि दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहिस्त वर्षवार वास्तिक यातायात। (iii) स्वां केपीटी केपीटी हिम्मित रखने वर्षों केपीटी ने वर्षा प्रवां केपीटी केपीटी ने वर्षा प्रवां केपीटी ने वर्षा प्रवं केपीटी ने वर्षा केपीटी ने वर्षा केपीटी ने वर्षा प्रवां केपीटी ने वर्षा केपीटी केपीटी ने वर्षा			
(ii). शुक्क बल्क कार्गी. स्टील तथा वैग कार्गी एवं तकड़ी के तटां के मानस में 2009-10 से 2011-12 तक प्रेपेश तीन वर्षों और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवार वासतिक यातायात। (iii). प्रकृति वर्षों और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवार वासतिक यातायात। (iii) प्रकृति वर्षों और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवार वासतिक यातायात। (iii) प्रकृति वर्षों और विसम्बर 2012 तक केपीटी वारा प्रहस्तित वर्षवार वासतिक यातायात। (iii) प्रकृति वर्षों और दिसम्बर 2012 तक केपीटी वारा प्रहस्तित वर्षों और विसम्बर वारा विश्व वर्षों के विद्या प्रवाद कि केपीटी स्वाद वर्षों के वर्षों ते वर्षों के वर्षों ते वर्षों के वर्षों के केपीटी स्वाद वर्षों के वर्षों केपीटी क	(i)		4 सं तक एक्सकवेटरों को सीमित रखने के कारणों पर पिछले बिन्द
(iii). प्रतीर के मानते में 2009—10 से 2011—12 तक पिछले तीन वर्ष और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वापा प्रहस्तित वर्षवार वास्तिविक यातायाता। (iii). प्रतीर के स्वाप्त वास्तिविक यातायाता। प्रतीर के मानते में स्वाप्त प्रतीर के मानते में स्वाप्त प्रतीन होता के स्वप्त प्रतीर के मानते में स्वप्त प्रतीन के मानते के स्वप्त प्रतीन के मानते के म		तकनीकी विश्लेषण के साथ स्पष्ट करें।	में पहले ही चर्चा की जा चुकी है।
तीन वर्षो और दिसम्बर 2012 तक केपीटी द्वारा प्रहस्तित वर्षवार वास्तविक यातायात। क्रंस विवरण 2008-09 2009-10 2010-11 2011-12 1011-12	(ii).		
वर्षवार वास्तविक यातायात। कि.सं.			हैं:−
श्रिक बल्क 434036 823391 1106297 1612 स्टील 24266 17056 14943 17 स्टिन्य 130202 130202 130421 130242 2220 कुल 588503 1034621 130242 2220 कुल 588503 1034621 130242 2220 क्ये 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रत्येक कार्गों की प्रति करिया 130202 130202 130202 1302421 130242 2220 क्ये 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रत्येक कार्गों की प्रति करिया 130202 130202 130202 130202 130242 13020 130202 13020		I	
iii स्टील 24266 17059 14943 17 iii स्टिल 130202 19417 571186 591 कुल 588503 1034621 1662428 2220 वर्ष 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रत्येक कार्गों की प्रिं स्सेवारी नीचे दी गई है- कृसी विराण 2008-09 2009-10 2010-11 2011-12 और एक्लोटिंग क्रेन: जब बी जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन हारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्वारित की गई है, फलोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्वारित की गई है यह दिया गया है कि क्रेणीटी रियायत अवि की तल्वानाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या भे वृद्धि हो सकती है। केवत इसी तथ्य (जो फलोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि को अनुमान लगाता है, कैपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बाजं जेट्टी अति के सक्षमता गणना की समीक्षा करे कि बाजं जेट्टी अति के सक्षमता गणना की समीता करे बीच के अन्तर को कम किया जा सकें। क्लोटिंग क्रेन का परिवर्धन बाजं करें हो कि वाजं जेट्टी अति उस फलोटिंग क्रेन की क्षमता वांचें एक से अविक समाता के बीच के अन्तर को कम किया जा सकें। क्लोटिंग क्रेन का परिवर्धन बाजं करें हो कि माता के बीच करें अन्तर हो हो हो केवत इसले हो हो केवत इसले हिंग केवत के वाजं जेट्टी अति उस फलोटिंग क्रेन का परिवर्धन बाजं करें हो कि का किया जा सकें। किया जेवत विका जेवत हो		वर्षवार वास्तविक यातायात।	
आहा कि स्वार 130202 194171 571188 591 कुल 588503 1034821 1662428 2220 वर्ष 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रत्येक कार्गों की प्रिं हिस्सेदारी नीचे दी गई है- कसी विवरण 2008-09 2009-10 2010-11 2011-12 और शुक्क 73,7594 79,5694 65,4094 72,6094 72,6094 73,7594 79,5694 65,4094 72,6094 73,7594 79,5694 65,4094 72,6094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 73,7594 79,5694 65,4094 79,5694 65,4094 79,5694			
(iii). फ्लोटिंग केन: जब बी जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग केन की सर्वोत्तम क्षमता 455 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। यह दिया गया है कि केमीटी रियायत अविध की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग केनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान तमाता है, केमीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग केन की धमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूंजी लागत: (क). हिलाकि दर विश्लेषण में केमीटी ने दर अनुसूची में जिल्लाखात दरों का सदर्म तैयार किया है। प्रचार केमीटी दर अनुसूची मेज जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानम में मुविधारित है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है हि केपीटी दर प्रचित्त बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित पर विल्ल बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित पर विल्ल बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित पर विल्ल बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित पर विल्ल बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित परित्त बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित पर विल्ल बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित पर विल्ल बाजार दर पर अधारित है। एसी अपने वाल की का सहय भेजे। वाल है है। तथा पर है। दर विश्लेषण। (ग). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में मुविधारित पर विल्ल बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविधारित पर विल्ल बाजार दर वेदलेखण में स्लाचेजी साहथ भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यह देखा जारएए' शब्द का अर्थ			
वर्ष 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रत्येक कार्गो की प्रिं हिस्सेदारी नीचे दी गई है. कसीटिंग क्रेन: जब संवालन क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएसटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वालम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएसटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग केन की सर्वालम क्षमता वाले किया गया है कि केपीटी रियायत अबिध की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले विना वाले पिता को संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंग) में गृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरिके से क्षमता गणना की समीक्षा कर कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता गणना की समीक्षा कर कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता गणना की समीक्षा कर कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता पर जोने वाले विना के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूजी लागतः (ग). सिवित लागतेः (क). विवार वर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जिलाकित की जारही केपीटी में आने वाले विना के पीतों को मोजूदा परिवृदय में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग केन का परिवर्धन बार्ज जेट्टी क्षमता सके। 3. पूजी लागतः (क). विवार वर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जिलाकित वर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जिलाकित की जारही हो, कोपीटी ने दर अनुसूची में जिलाकित वर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जिलाकित वर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जिलाकित की जारही है, नहीं भेजी गई है। तथापि, बाद में, केपीटी ने बताया है कि कुछ सिवित लागतों के अनुमानन में सुवियारित प्रचलित बाजार दर पर अध्यारित है। ऐसी सुवियारित प्रचलित बाजार दर विश्लेषण।			
(iii). फ्लोटिंग क्रेन: जब बी जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग केन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग केन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग केन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। विद्यार अविध की लग्वाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेन की वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेन की वाले पोतों की क्षमता वाज जेट्टी क्षमता वाले अनुमान त्याता है, केपीटी इस तरीक से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता को अनुमान त्याता है, केपीटी इस तरीक से क्षमता गणना की क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूंजी लागतः (क). हालांकि दर विश्लेषण में कंपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखत दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूवी की प्रति नहीं भंजी थी। इसलिए, कंपीटी ने वर अनुसूवी को उल्लाखत है। क्षमता के का परिक्य की जा परिश्च हो। (क). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि कंपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविवारित दर प्रचलित बाजार दर एप अच्यात है। ऐसी सुविवारित प्रचलित वाजार दर पर अच्यात है। ऐसी सुविवारित प्रचलित बाजार दर पर अच्यात है। ऐसी सुविवारित प्रचलित बाजार दर पर अच्यात है। ऐसी सुविवारित प्रचलित बाजार दर वेश्लेषण।			कुल 588503 1034621 1692428 2220985
(iii). फ्लोटिंग क्रेन: जब वर्ग जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्वारित की, गई है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वाता में क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से समता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से समता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से समता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से समता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से समता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से समता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से इसनता गणना की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से इसनता गणना की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से इसनता गणना की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से इसनता गणना की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से इसनता गणना की अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से अनुमान की की प्रतावित क्षमता गणना की अनुमान केपीकि की प्रतावित की को अनुमान लगाता की जेट्टी अने की अनुमान केपीटी केपी केपीकि की प्रतावित क्षमता गणना की अनुमान केपीकि की जिल्ला की की अन्तर होगा इसलिए, केपीटी में अने वाले बिना कि अनुमान की जीवित होगा है। कर अनुमान केपीकि केपीकि की प्रतावित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखनाल की जा रही फ्लोटिंग केन हारा देखनाल की जा रही फ्लोटिंग केपी वहा हो की अनुमान केपीकि की जिल्ला की जा रही फ्लोटिंग केन हारा देखनाल की जा रही फ्लोटिंग केन हारा देखनाल की जा रही फ्लोटिंग केन हारा देखनाल की जा रही फ्लोटिंग केपी यहा हो हो तथा है। (ख). दर विश्लेषण में यहा उहिला कि अपीटी ने दरा अनुमान की जीवित बाजार दर ये के अनुमान में सुविवारित आपाल भेजी। अरोवित बाजार दर ये केपीटी ने दरसावीजी साह्य भेजी।			वर्ष 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रत्येक कार्गो की प्रतिशत
(iii). फ्लॉटिंग क्रेन: जब बं जेंट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की गई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई है। यह तिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई है। यह तिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई है। यह तिया गया है। कि वार्ज जेंद्रटी अप उस फ्लॉटिंग क्रेन की क्षमता बार्ज जेंद्रटी क्षमता को अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेंद्रटी और उस फ्लॉटिंग क्रेन के का परिकर्धन बार्ज जेंद्रटी अप उस फ्लॉटिंग क्रेन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी अप उस फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी कमता से अधिक फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी कमता से अधिक फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी कमता से अधिक फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी कमता से अधिक फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी कमता से अधिक फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी कमता से अधिक फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी कमता से अधिक फ्लॉटिंग केन का परिकर्धन वार्ज जेंद्रटी क्षमता से अधिक का का कि बार्ज जेंद्र करेगा। इसलिए, इस परिस्ट्रय में उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, उमीटी में आने वाले बिना के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों हारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लॉटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही की प्रमुखी के जित्तर इसने वार क्षेत्र हो। से जी वार्ज रही फ्लॉटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही पर्चालित को जा रही फ्लॉटिंग केन हारा देखमाल की जा रही की अनुमुखी हो। दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुमुखी में जें जित्तर इसने वर अपन्त केपीटी ने वर अनुमुखी में जेंदिंग को जेंदिंग केपी थी। वार्ज रही फ्लॉटिंग केन हारा देखमाल की जा रही फ्लॉटिंग केपीटी ने वर्च अपने केपीटी ने बताया है कि कुछ सिवल लागतों के अनुमुखन में सुविवारित दर प्रचलित बाजार दर पर अध्योति हैं। ऐसी सुविवारित पर प्रवलित बाजार दर पर अध्योति हैं। ऐसी सुविवारित पर प्रवलित बाजार दर के समर्थन में दस्तविजी साक्य भेजें। आरएए अर्बॉन संलग्न किया गया दर विश्लेषण।			
(iii). फ्लोटिंग क्रेन: जब बी जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की गु है है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गुई है। यह दिया गया है कि कैमीटी रियायत अविष की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केमीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पुंजी लागतः (गे). सिविल लागतें (क). हालांकि दर विश्लेषण में केमीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखत दरों का सर्वम तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची मेंज जितमपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में वस्ताचिजी साक्ष्य मेंजे।			
(iii). फ्लोटिंग क्रेन: जब बी जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की. गई है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की. गई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अविधि की तम्बाई में पत्तन पर आगे वाले विना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का जपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बाजं जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की समता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूंजी लागतः (ज) फ्लोटिंग केनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बाजं जेट्टी और उस फ्लोटिंग केन की समता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूंजी लागतः (ज) सिवित लागतें: (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जल्लाखित दरों का सदमें तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी था। इसलिए केपीटी ने अनुसूची में जो जितपण इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिवित लागतों के अनुमानन में सुविवारित प्रतित बाजार दरों के समर्थन में स्पत्ती जी साक्ष्य भेजे। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ) आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।			
(iii). फ्लोटिंग क्रेन: जब बं जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फलोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फलोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अविधि की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेन की वाले पहें ही) में पत्तन परा आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेन की वाले पहें ही) में पत्तन परा आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेन के वाजं जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की समीया गणना की समीया करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीया करें कि वाजं जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की समीया में एक से अनावा, एक ही समया में एक से अनिया के अन्तर को कम किया जा सके। अनुमान को बीच के अन्तर को कम किया जा सके। अनुमान के बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिवृत्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग के मुस्ता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा अटीं परिचालित की जा रही फ्लोटिंग केन द्वारा केया जाए। इसके अलावा, प्रकार के अन्तर को का सर्वा ने वाले हैं। एक्लोटिंग के नक्षमता में अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में अने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिवृत्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग के मुस्ता के अन्तर, होगा। इसलिए, केपीटी में अने वाले बिना के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा अर्था एपिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखनाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग केन द्वारा देखनाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग केन द्वारा केया जाए। इसके अलावा, प्रकार केपीलि वे होगा केपीलि वे इसलेए, केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लाखित वागतें का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसलें हों, को भी अन्य परने हों हों, को भी अर्य परने हों			
(iii). फ्लोटिंग क्रेन: जब ब्रॉ जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वेत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अविध की लावाई में पत्तन पर आने वाले बिना निर्माय (जो फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता बाज्य जेट्टी क्षमता वाज्य जेट्टी का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बाज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की परिवर्धन बाज जेट्टी क्षमता से अधिक फ्लोटिंग क्रेन का परिवर्धन बाज जेट्टी क्षमता से अधिक फ्लोटिंग क्रेन का परिवर्धन बाज जेट्टी क्षमता से अधिक फ्लोटिंग केन का परिवर्धन बाज जेट्टी क्षमता से अधिक फ्लोटिंग केन का परिवर्धन बाज जेट्टी क्षमता से अधिक फ्लोटिंग केन का परिवर्धन बाज जेट्टी का समता को वाल बिना के पोतों के का क्षमता वाज जो वाल बिना के पोतों के का क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रक बीच करेगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिवर्धन केपा। इसलिए, केपीटी की प्रस्तावित का जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखनाल की जा रही परिचरित लगातें (ग). सिविल लागतें (ज). इसलिए केपीटी ने दर अनुसूची में जेल्लिखत दरों का अंदर्भ तैयार किया है। एसी सुविवारित दर अनुसूची भेज जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के समर्थन में इस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ख). दर विश्लेषण में यहा उल्लिखित वेर अनुमानन में सुविवारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित है। ऐसी सुविवारित दर प्रचलित बाजार दर पर अधारित है। ऐसी सुविवारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित है। ऐसी सुविवारित पर प्रचलित बाजार दर पर आधारित है। ऐसी सुविवारित पर प्रचलित बाजार दर पर आधारित है। ऐसी सुविवारित वर प्रचलित बाजार दर पर आधारित है। ऐसी सुविवारित पर प्रचलित बाजार दर पर आधारित है। ऐसी सुविवारित अपन नितर किया गया दर विश्लेषण।			1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1
(iii) फलोटिंग क्रेन: जब ब्रां जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फलोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। यह दिया गया है कि कंपीटी रियायत अबिध की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, कंपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूंजी लागतः (i) सिविल लागतें: (क). हालांकि दर विश्लेषण में कंपीटी ने दर अनुसूची में जलित्वादत दरों का संदर्भ तैयार किया है, एरन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, कंपीटी वर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, कंपीटी वर अनुसूची भेज जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अगीकृत किया है। दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित है। ऐसी सुविचारित प्रचित बाजार दर पर आधारित है। ऐसी सुविचारित प्रचित बाजार दर पर अधारित है। अपरएए शब्द का अर्थ अगरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।			
जब बी जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29 एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पातों की संख्या (जी फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की धमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूजी लागतः (ग). सिविल लागतें (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुमूची में उल्लिखत दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची भेज जिसपर इसने अपने पूजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ (ज). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ (ग). वर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ (ग). वर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ (ग). अराएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।			
एमएमटीपीए पर निर्धारित की, गई है, फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। क्या गया है। क्रिकेपी रियायत अवधि की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीक से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता है। क्या परिवर्धन बार्ज जेट्टी क्षमता में बदल समय लगेगा। इसके अलावा, एक ही समय में एक से अअनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीक से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की अनुसान में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिवृद्ध में उनके क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूजी लागतः (i). सिविल लागतें: (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखत दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची भेज जिसपर इसने अपने पूजी लागत अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की अनुसूची, हा भेजी बताई गई है, नहीं भेजी गई है। तथापि, बाद में, केपीटी ने अनुसूची भेज जिसपर इसने अपने पूजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर अधारित हैं। ऐसी सुविचारित दर प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तायेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।	(iii).		
सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है। यह दिया गया है कि कंपीटी रियायत अवधि की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, कंपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूंजी लागतः (गे). हालांकि दर विश्लेषण में कंपीटी ने दर अनुसूची में उिल्लिखत दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, कंपीटी ने बताया है के कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि कंपीटी ने बताया है के कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित पर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित पर विचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ		जब र्बा जेट्टी की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा 6.29	वाले पोतों की संख्या में वृद्धि हो सकती है। केवल इसी तथ्य पर
यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई में पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। 3. पूंजी लागतः (i). सिविल लागतें: (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अगीकृत किया है। इसलिए, केपीटी ने स्ताय है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविध हो। व्यापि, बाद में, केपीटी ने स्ताय है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविधारित दरों के समर्थ में सुविधारित दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविधारित दर पर अपनि सुविधारित दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविधारित दर पर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।		एमएमटीपीए पर निर्धारित की गई है, फ्लोटिंग क्रेन की	विचार करते हुए, ऐसी उच्च क्षमता वाली फ्लोटिंग क्रेन पर विचार
पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या (जो फ्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृष्ट्य में उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिदृर्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृष्ट्य में उनके बीच अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही प्रतावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही जिलावित दरों को मदर्म तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची की जित्रपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में मुविचारित पर प्रचित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।		सर्वोत्तम क्षमता 4.55 एमएमटीपीए निर्धारित की गई है।	
(जो फ़्लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृश्य में उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिदृश्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही प्रतिवल लागतें: (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुमूची में उल्लिखत दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुमूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुमूची को जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखत 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।		यह दिया गया है कि केपीटी रियायत अवधि की लम्बाई में	लगभग 72 प्रतिशत है। इस प्रकार, केपीटी में आने वाले ऐसे बिना
अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृश्य में उनके बीच अन्तर को कम किया जा सके। अनुमान लगाता है, केपीटी और उस फ्लोटिंग क्रेन की फ्लोटिंग क्रेन क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृश्य में उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिदृश्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन हारा देखमाल की जा रही परिचालित की जा रही परिचालित की जा रही परिचालित की जा रही हो। इसलिए केपीटी ने बताया है के जीटिंग केपीटी ने बताया है के कीपीटी ने बताया है के कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचिता बाजार दरों हेतु दस्त सिवल वाजार दरों हेतु दस्त सिवल वाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ख). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित जारएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात सिलल किया गया दर विश्लेषण।		पत्तन पर आने वाले बिना गियर वाले पोतों की संख्या	गियर वाले पोतों की उच्च प्रतिशतता को वास्तविकता में बदलने में
समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृश्य में उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिदृश्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही उन्तिख्त दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी वर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी वर अनुसूची को जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के जिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त साक्ष्य भेजें गए हैं। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।		(जो फ़लोटिंग क्रेनों का उपयोग करेंगे) में वृद्धि का	समय लगेगा। इसके अलावा, एक ही समय में एक से अधिक
समीक्षा करे कि बार्ज जेट्टी और उस फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृश्य में उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिदृश्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही (त). सिविल लागतें: (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची को प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेज जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।		अनुमान लगाता है, केपीटी इस तरीके से क्षमता गणना की	फ्लोटिंग क्रेन का परिवर्धन बार्ज जेट्टी क्षमता से अधिक कुल
अमता के बीच के अन्तर को कम किया जा सके। अनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना के पोतों के मौजूदा परिदृश्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही (त). (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेज जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरें के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।			फ्लोटिंग क्रेन क्षमता में वृद्धि करेगा। इसलिए, इस परिदृश्य में भी,
 के पोतों के मौजूदा परिदृश्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही एत्चालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही एत्चालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही एत्चालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही एत्चालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखमाल की जा रही जिल्लाखत दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त साक्ष्य भेजे गए हैं। (ख). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण। 			उनके बीच अन्तर होगा। इसलिए, केपीटी में आने वाले बिना गियर
की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रह क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटी परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही प्रिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही (क्). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त साक्ष्य भेजे गए हैं। (ख). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।			के पोतों के मौजूदा परिदृश्य में, यह बेहतर है कि 1 फ्लोटिंग क्रेन
परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही (i). सिविल लागतेंः (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जिल्लखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।			की प्रस्तावित क्षमता पर विचार किया जाए। इसके अलावा, प्रहस्तन
परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही (i). सिविल लागतेंः (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में जिल्लखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।			क्षमता के अन्तर, यदि कोई हो, को भी अन्य पक्षों द्वारा ओटीबी में
(i). सिविल लागतेंः (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की अनुसूची, हार उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रित नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची मेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।			परिचालित की जा रही फ्लोटिंग क्रेन द्वारा देखभाल की जा रही है।
(i). सिविल लागतेंः (क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की अनुसूची, हार उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रित नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची मेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।	3.	पूंजी लागतः	
(क). हालांकि दर विश्लेषण में केपीटी ने दर अनुसूची में लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की अनुसूची, हाल उल्लिखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर अनुसूची की प्रित नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची मेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।		1	
जिल्लखित दरों का संदर्भ तैयार किया है, परन्तु इसने दर भेजी बताई गई है, नहीं भेजी गई है। तथापि, बाद में, केपीटी ने अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।		·	लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की अनुसूची, हालांकि
अनुसूची की प्रति नहीं भेजी थी। इसलिए, केपीटी दर अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।	• •		भेजी बताई गई है, नहीं भेजी गई है। तथापि, बाद में, केपीटी ने यह
अनुसूची भेजे जिसपर इसने अपने पूंजी लागत अनुमानन में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।			
में दरों को अंगीकृत किया है। (ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् सलग्न किया गया दर विश्लेषण।			
(ख). दर विश्लेषण में, यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है कुछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेतु दस्त कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।			
कि कुछ सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित दर साक्ष्य भेजे गए हैं। प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।	(रव)	दर विश्लेषण में यह देखा गया है कि केपीटी ने बताया है	कछ सिविल लागतों के लिए प्रचलित बाजार दरों हेत दस्तावेजी
प्रचलित बाजार दर पर आधारित हैं। ऐसी सुविचारित प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।	、~)		
प्रचलित बाजार दरों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें। (ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।		पचितित बातार दर पर आधारित हैं। ऐसी सर्विज्ञारित	
(ग). दर विश्लेषण में यथा उल्लिखित 'आरएए' शब्द का अर्थ आरएए अर्थात् संलग्न किया गया दर विश्लेषण।		पचितित बातार दर्शे के समर्थन में टस्तावेती साध्य भेतें।	
, ,	(111)		आरएए अर्थात संत्यन किया गमा दर विश्लेषण।
1 TYUC UIT 1	(1)		South And the Linear Lat At Later 1
		स्पष्ट कर।	

नुमानन में, संपर्क सड़क के निर्मा के मामले में (रु० 1.80 रोड़), कार्यालय भवन निर्माण (रु० 1.19 करोड़) के मले में दर विश्लेषण भेजा नहीं देखा गया है। केपीटी क्त सिविल कार्यों के मामले में दर विश्लेषण भेजे। जिस्ता और अनुषंगी अवसंरचना के सिविल लागत के 0.15 तिशत और अनुषंगी अवसंरचना के सिविल लागत के 2.5 तिशत पर अनुमान लगाए जाने का आधार स्पष्ट करें। जिस्ता में कुल पूंजी लागत अनुमानन में अपफंट भुगतान के लिए रु० 800.90 लाख पर विचार किया है जोिक रिसंपतियों जैसे घाट स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और जिमीटी हारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए ज्यीटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला मुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला मुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला मुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला देखा गया है। स संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित जें:— (). पृष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की गागत का प्रतिनिधित्व करती है। गागत का प्रतिनिधित्व करती है। गां). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के थोरे। गां). उपर्युक्त प्रत्येक परिसंपत्ति के मामले में मौजूदा	संपर्क सड़क का विकास कार्यालय भवन का निर्माण (केंटीन, शौचालय प्रखंड, एमनीटीज प्रखंड आदि सहित) अग्निशमन व्यवस्था विचार आधार प टीए, पी/45/201 टीएएमपी द्वारा अनु अन् न लगाया गया रिट यतप्राप्तकर्ता क लगत सरकारी पं अनुसार रु० 800.90 अनु ोदित प्रशुल्क म् पंजीकृत मूल्यांकनक यहां पर भी यही तर्र	र अनुमान 1 / केपीटी दिः मोदित बंदर बे धा, यह तर्कर ो हस्तांतरित जीकृत मूल्यांव ामले में सुदिव	इकाई 3000 12000 12000 14000 15000 1	ए। प्रः र 2012 ों के मा ाली परि मूल्यांक न परिये गया है,	गुल्क आदेश के माध्यम से मले में इनक संपत्तियों की न रिपोर्ट के जना के लिए मूल्य सरकार्र
ार्गों प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सिविल पूंजी लागत के नुमानन में अग्निशन व्यवस्था का सिविल लागत के 0.15 तिशत और अनुषंगी अवसंरचना के सिविल लागत के 2.5 तिशत पर अनुमान लगाए जाने का आधार स्पष्ट करें। पीटी ने कुल पूंजी लागत अनुमानन में अपफ्रंट भुगतान के लिए रुठ 800.90 लाख पर विचार किया है जोकि रिसंपतियों जैसे घाट स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और ज्यीटी द्वारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए ज्यीटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला मुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला देखा गया है। स संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित जें:—). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की गागत का प्रतिनिधित्व करती है। ii). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के थोरे।	विकास कार्यालय भवन का निर्माण (कँटीन, शौचालय प्रखंड, एमनीटीज प्रखंड, अपि सहित) अग्निशमन व्यवस्था विचार आधार फ टीए पी/45/201 टीएएमपी द्वारा अनु अन् न लगाया गया रिट यतप्राप्तकर्ता क लागत सरकारी पं अनुसार रुठ 800.90 अनु वित प्रशुल्क म	अौर अनुषंगी र अनुमान 1/केपीटी दिः भोदित बंदर बे था, यह तर्कर ो हस्तांतरित जीकृत मूल्यांव लाख है। यः गामले में सुदिव र्त्ता की मूल्यांव	अवसंरचना लगाया जा नांक 18 जून सिन प्रशुक्के संगत है। की जाने व कन्कर्ता से ह बंदर बेसि गारित किया जन रिपोर्ट के	वर्गमी. लागतों ए। प्रः ा 2012 ों के मा ाली परि मूल्यांक न परिये गया है,	119 40 का एक नुश्त गुल्क आदेश के माध्यम से मले में इनक 'संपत्तियों की म रिपोर्ट के जना के लिए मूल्य सरकारी
नुमानन में अग्निशन व्यवस्था का सिविल लागत के 0.15 तिशत और अनुषंगी अवसंरचना के सिविल लागत के 2.5 तिशत पर अनुमान लगाए जाने का आधार स्पष्ट करें। पीटी ने कुल पूंजी लागत अनुमानन में अपफ्रंट भुगतान के लिए रु० 800.90 लाख पर विचार किया है जोकि रिसंपतियों जैसे घाट स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और ज्यीटी द्वारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए ज्यीटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला देखा गया है। स संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित जें:— (). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की गागत का प्रतिनिधित्व करती है। ii). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के थोरे।	कार्यालय भवन का निर्माण (कँटीन, शौचालय प्रखंड, एमनीटीज प्रखंड आदि सहित) अग्निशमन व्यवस्था विचार आधार फटीए. पी/45/201 टीएएमपी द्वारा अनुअन् न लगाया गया रिंद यतप्राप्तकर्ता क लागत सरकारी पं अनुसार रुठ 800.90 अनु ोदित प्रशुल्क म् पंजीकृत मूल्यांकनक	और अनुषंगी र अनुमान 1 / केपीटी दिः गोदित बंदर बे था, यह तर्कर्ष ो हस्तांतरित जीकृत मूल्यांव लाख है। यः गामले में सुदिव् र्त्ता की मूल्यांव	अवसंरचना लगाया जा नांक 18 जून सिन प्रशुल्के संगत है। की जाने व कन्कर्ता से ह बंदर बेसि गरित किया कन रिपोर्ट के	लागतों ए। प्रः ा 2012 ों के मा ाली परि मूल्यांक न परिये गया है,	का एकनुश्त गुल्क आदेश के माध्यम से मले में इनक सिंपत्तियों की न रिपोर्ट के जना के लिए मूल्य सरकार्र
नुमानन में अग्निशन व्यवस्था का सिविल लागत के 0.15 तिशत और अनुषंगी अवसंरचना के सिविल लागत के 2.5 तिशत पर अनुमान लगाए जाने का आधार स्पष्ट करें। पीटी ने कुल पूंजी लागत अनुमानन में अपफ्रंट भुगतान के लिए रु० 800.90 लाख पर विचार किया है जोकि रिसंपतियों जैसे घाट स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और ज्यीटी द्वारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए ज्यीटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला देखा गया है। स संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित जें:— (). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की गागत का प्रतिनिधित्व करती है। ii). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के थोरे।	विचार आधार प टीएए पी/45/201 टीएएमपी द्वारा अनु अनु न लगाया गया रिध्यतप्राप्तकर्ता के लागत सरकारी पं अनुसार रूठ 800.90 अनुोदित प्रशुल्क म पंजीकृत मूल्यांकनक	र अनुमान 1 / केपीटी दिः मोदित बंदर बे धा, यह तर्कर ो हस्तांतरित जीकृत मूल्यांव ामले में सुदिव	लगाया जा नांक 18 जून सिन प्रशुल्के संगत है। की जाने व कन्फर्ता से ह बंदर बेसि गरित किया कन रिपोर्ट के	ए। प्रः र 2012 ों के मा ाली परि मूल्यांक न परिये गया है,	गुल्क आदेश के माध्यम से मले में इनक संपत्तियों की न रिपोर्ट के जना के लिए मूल्य सरकार्र
तिशत और अनुषा अवसरचना के सिविल लागत के 2.5 तिशत पर अनुषान लगाए जाने का आधार स्पष्ट करें। जीटी ने कुल पूंजी लागत अनुष्तानन में अपफ्रंट भुगतान किए रु० 800.90 लाख पर विचार किया है जोकि रिसंपतियों जैसे घाट स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और जीटी द्वारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए ज्यीटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला देखा गया है। स संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित जें:— (). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की गागत का प्रतिनिधित्व करती है। गागत का प्रतिनिधित्व करती है। गां). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के थोरे।	टीएए .पी / 45 / 201 टीएएमपी द्वारा अनु अन् न लगाया गया रिध्यतप्राप्तकर्ता के लागत सरकारी पं अनुसार रु० 800.90 अनुोदित प्रशुल्क म् पंजीकृत मूल्यांकनक	1 / केपीटी दिः भोदित बंदर बे था, यह तर्कर ो हस्तांतरित जीकृत मूल्यांव ासले में सुदिच र्ता की मूल्यांव	नांक 18 जून सिन प्रशुल्के संगत है। की जाने व कनकर्ता से ह बंदर बेसि गरित किया कन रिपोर्ट के	ा 2012 ों के मा जिली परि मूल्यांक न परिये गया है,	के माध्यम से मले में इनक संपत्तियों की न रिपोर्ट के जना के लिए मूल्य सरकार्र
ह लिए रु० 800.90 लाख पर विचार किया है जोकि रिसंपतियों जैसे घाट स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और जीटी द्वारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए ज्योटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला देखा गया है। स संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित जें:— (). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की गागत का प्रतिनिधित्व करती है। वागत का प्रतिनिधित्व करती है। वागत का प्रतिनिधित्व करती है।	रिध्यतप्राप्तकर्ता क लागत सरकारी पं अनुसार रुठ 800.90 अनु ोदित प्रशुल्क म पंजीकृत मूल्यांकनक	ो हस्तांतरित जीकृत मूल्यांव लाख है। या गामले में सुदिच र्ता की मूल्यांव	की जाने व कनकर्ता से ह बंदर बेसि गरित किया इन रिपोर्ट के	मूल्यांक न परियं गया है,	न रिपोर्ट वे जना के लिए मूल्य सरकारी
ह लिए रु० 800.90 लाख पर विचार किया है जोकि रिसंपतियों जैसे घाट स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र और जीटी द्वारा सृजित विद्युतीकरण की लागत के लिए ज्योटी को परिचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान और चालक को हस्तांतरिन किया जाने वाला देखा गया है। स संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित जें:— (). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की गागत का प्रतिनिधित्व करती है। वागत का प्रतिनिधित्व करती है। वागत का प्रतिनिधित्व करती है।	लागत सरकारी पं अनुसार रु० ८००.९० अनु ोदित प्रशुल्क म पंजीकृत मूल्यांकनक	जीकृत मूल्यांव लाख है। या गामले में सुदिच र्ता की मूल्यांव	कनकर्ता से ह बंदर बेसि ग़रित किया क्न रिपोर्ट के	मूल्यांक न परियं गया है,	न रिपोर्ट वे जना के लिए मूल्य सरकारी
जें:). पुष्टि करें कि यह राशि परिसंपत्तियों की ।।गत का प्रतिनिधित्व करती है। ii). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के					
ागत का प्रतिनिधित्व करती है। ii). पत्तन द्वारा किए गए परिसंपत्ति मूल्यांकन के धोरे।					
त्राप्तः					
र्ध से संबंधित सिविल पूंजी लागत के अनुमानन में, केपीटी निकर्षित किए जाने के लिए प्रस्तावित सिल्ट की ात्रा और निकर्षण की इकाई दर भेजे। निकर्षण की	निकर्षण, की पूंजी अनुसार सुविचारित नीचे दिए गए हैं:	लागत सीओए की गई है। ३	म ओओटी व आनुपातिक ल	वादिनार गगतकर	के इनपुट व ण सहित ब्यो
काई दर दस्तावेजी प्रमाण द्वारा प्रमाणित किया जाए।	विव	रण	मूल्य	ु इत	हाई
ाह दिखाई देता है कि केपिटल निकर्षण लागत बीओटी व्यालक को प्रभाजित किए जाने का प्रस्ताव किया गया	अप्रोच चैनल निक लिए	षेण मात्रा के	0.30		लियन घ.मी.
। इसमें कोई स्पष्टता नहीं है। केपीटी स्पष्ट करे।					मीटर
					मीटर लियन घ.मी.
	1				गलयन घ.मा. लियन घ.मी.
	अप्रोच तथा बर्थ व				लियन घ.मी.
	बीओटी तथा बर्थ	के लिए	0.39) वि	लियन घमी.
		नेकर्षण दर	965	; ;	ठ0 ∕ घ.मी.
					o लाखों में
	बीओटी प्रचालक	•	3720		0 लाखों में
केपीटी बर्थ से संबंधित सिविल पंजी लागत के अनमानन		सहायताएं जै	से बोलार्ड,	फैन्डर त	ाथा लैडरों
में रु० ५० लाख पर सविचारित मरिंग तथा बर्थिंग	पूँजी लागत 25 र	ोटों के लिए			
The state of the s	पीटी बर्थ से संबंधित सिविल पूंजी लागत के अनुमानन क0 50 लाख पर सुविचारित मूरिंग तथा वर्थिंग	। इसमें कोई स्पष्टता नहीं है। केपीटी स्पष्ट करे। बार्ज जेट्टी की व् बीओटी वार्ज जेट्ट बीओटी वर्ज के लिए निक अप्रोच तथा वर्थ निकर्षण बीओटी तथा बर्थ प्रमाजित निकर्षण अप्रोच चैनल में कि कुल राशि (रु० ल बीओटी प्रचालक राशि क्0 50 लाख पर सुविचारित मूरिंग तथा बर्थिंग पूंजी लागत 25 रे	। इसमें कोई स्पष्टता नहीं है। केपीटी स्पष्ट करे। बार्ज जेट्टी की कुल लम्बाई बीओटी बार्ज जेट्टी की लंबाई बीओटी के प्रभाजित मात्रा बर्थ के लिए निकर्षण क्षमता अप्रोच तथा वर्थ के लिए कुल निकर्षण बीओटी तथा वर्थ के लिए प्रभाजित निकर्षण अप्रोच चैनल में निकर्षण दर कुल राशि (रु० लाख में) बीओटी प्रचालक को प्रभाजित राशि . पीटी बर्थ से संबंधित सिविल पूंजी लागत के अनुमानन क्रिंग तथा वर्थिंग सहायताएं जै कुल 50 लाख पर सुविचारित मूरिंग तथा वर्थिंग पूंजी लागत 25 सैटों के लिए	इसमें कोई स्पष्टता नहीं है। केपीटी स्पष्ट करे। वार्ज जेट्टी की कुल लम्बाई 840.0 बीओटी वार्ज जेट्टी की लंबाई 660.0 बीओटी के प्रभाजित मात्रा 0.24 वर्ध के लिए निकर्षण क्षमता 0.15 अप्रोच तथा वर्ध के लिए कुल 0.45 निकर्षण वीओटी तथा वर्ध के लिए कुल 0.35 प्रभाजित निकर्षण अप्रोच चैनल में निकर्षण उप्रोच चैनल में निकर्षण उप्रोच चैनल में निकर्षण दर 965 कुल राशि (रु० लाख में) 4340. बीओटी प्रचालक को प्रभाजित 372 राशि	इसमें कोई स्पष्टता नहीं है। केपीटी स्पष्ट करे। वार्ज जेट्टी की कुल लम्बाई 840.00 बीओटी बार्ज जेट्टी की लंबाई 660.00 बीओटी वार्ज जेट्टी की लंबाई 660.00 बीओटी के प्रभाजित मात्रा 0.24 मि बर्थ के लिए निकर्षण क्षमता 0.15 मि अप्रोच तथा वर्थ के लिए कुल 0.45 मि जिंक्षण बीओटी तथा बर्थ के लिए कुल 0.39 मि प्रभाजित निकर्षण अप्रोच चैनल में निकर्षण दर 965 कुल राशि (रु० लाख में) 4340.17 रु बीओटी प्रचालक को प्रभाजित 3720 रु राशि.

/::X 1	जान्द्रच जात	
(ii).	उपस्कर लागतः सुविधा के लिए प्रस्तावित सुसज्जा योजना अपफ्रंट	टीएएमपी दिशानिर्देश 2008 मुख्य पोत बर्थिंग सुविधाओं के लिए
(ক).	दिशानिर्देशों में बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए निर्धारित	बहुतहरेशीय कामी ट्रॉमेनल हेत संसज्जी योजना दा गई है जो बाज ।
	सुसज्जा योजना के अनुसार दिखाई नहीं दी है। इस संबंध	गटक्तन मिक्साओं पर लाग करना समय नहां है। इसालए, आदरा पा.।
	में, केपीटी यह दर्शाने के लिए कार्गो प्रहस्तन करने की	टीएएमपी /45 / 2011 / केपीटी दिनाक 18 जून के माध्यम से बदर
	सुविधा पर उपयोग किए जाने वाले परिकल्पित प्रत्येक	बेसिन की परियोजना के लिए अनुमीदित सुर्सज्जा याजना सवाताम
	पकार के तपस्कर की संख्या का औचित्य बताने के लिए !	क्षमता के अनुपात में उपस्कर योजना का प्रस्ताव करने का उल्लेख
	गणनाओं के साथ समर्थित विश्लेषण भेजे कि प्रत्येक प्रकार	किया गया है। इसलिए, उपस्कर योजना पहले से अनुमोदित
	के उपस्कर की उत्पादकता दी गई है, प्रहस्तित किए जाने	टीएएमपी आदेश के मद्देनजर औचित्यपरक बताई गई है।
	के लिए अनुमानित कार्गों की मात्रा के साथ विभिन्न	
	तपस्कर की मात्रा।	
(ख).	केपीटी 5 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रकों, 10 मी.ट. फोर्कलिफ्ट	दस्तावेजी साक्ष्य भेजे गए हैं।
` .	टकों 10 मी.ट. पे—लोडरों तथा 80 टन धर्मकाटा का	
	लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। यह याद	
	किया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन	
	सुविधा के लिए अपफ्रांट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी	
	केपीटी ने उपर्युक्त उपस्कर की लागत के समर्थन में	
	दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा था।	इन सहायक प्रणालियों के लिए इस अवस्था में विस्तृत लागतकरण
(ग).	विद्युतीकरण, नेविगेशन प्रणालियों तथा संचार प्रणालियों के	क्यात नहीं होगा। दसलिए लागत के अनुमान एकम्श्त आधार पर
	मामले में एकमुश्त पूंजी लागत का अनुमान लगाने का आधार स्पष्ट करें।	विचार किए जाने के लिए इनेविटेबल थे जिसे निर्णय आधार पर
	आधार स्पष्ट कर।	सामान्य में निर्धारित किया गया है।
	रेलवे लाइन बिछाने की लागत सुविधा पर कार्गों के प्रत्यक्ष	सिविल या अभियांत्रिक लागत के रूप में इसपर विचार करने की
(ঘ).	प्रहस्तन पर प्रभाव नहीं डालता है। यह सिविल लागत	बजाय, रेलवे की पूंजी लागत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की पूंजी
	दिखाई देती है और इसलिए कार्गी प्रहस्तन गतिविधि के	लागत से संबंधित है।
	लिए सिविल लागत के अनुमानन के अधीन सुविचारित की	
	जाए।	
4.	परिचालन लागतः	
(i).	केपीटी ने पंजी लागत के अनुमानन में 5 मी.ट. फोर्क	इसकी क्षमता के साथ फोर्क लिफ्ट ट्रकों के नाम से परिचालन
(7)	िलफट टक की 6 सं. और 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक की	लागत गणना में अंतरपरिवर्तन किया गया है। लागत गणना 5 मी.ट.
	3 सं पर विचार किया है। तथापि, ईंधन लागतों के	फोर्क लिफ्टों की 6 सं. और 10 मी.ट. फोर्क लिफ्टों की 3 सं.
	अनुमानन में केपीटी ने 5 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक की 3	क्रमशः 10 लिटर तथा 7 लिटर प्रति घंटा ईंघन का उपमोग करता
	सं और 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक की 6 सं. पर विचार	
	किया है। केपीटी ईंधन लागतों की गणना में जरूरी सुधार	
	करे।	ईंघन उपभोग टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/45/2011/केपीटी
(ii).	बैकअप क्षेत्र में 32 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सकवेटर, 7	
	लिटर प्रति घंटा प्रति 5 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रक, 10 लिटर	आदेश के आधार पर निर्धारित किया गया है। उस समय, यह
	प्रति घंटा प्रति 10 मी.ट. फोर्क लिफ्ट ट्रक, 12 लिटर प्रति	
	घंटा प्रति एक्सकवेटर का ईंधन उपमोग ट्रकों तथा ट्रेलरों के लिए रु० 15 प्रति टन की ईंधन लागत और 100 लिटर	
	प्रति घंटा प्रति टग को प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के लिए	
	इस संबंध में विस्तृत विश्लेषण द्वारा तर्कसंगत ठहराएं। यह	
	याद किया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन	
	सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी	1
	कंपीटी ने उपर्युक्त उपस्कर के ईंधन उपभोग के समर्थन	1
	में कोई विश्लेषण नहीं भेजा था।	
(iii).	रु० ९४४,२३ लाख की राशि परिचालन लागत में ट्रकों तथा	ट्रेलर तथा ट्रक किराया आधार पर शामिल किए जाने हैं। इस प्रकार
\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	े टेलरों के ईंधन लागत रूप में अनुमानित की गई है।	। इसके लिए कोई पूजी निवश नहीं है।
	तथापि, केपीटी ने उपस्कर की पूजी लागत के अनुमानन	
	में ट्रकों तथा ट्रेलरों की लागत का अनुमान नहीं लगाय	T
	था। कंपीटी स्थिति स्पष्ट करे।	
(iv).	केपीटी बिजली लागत के अनुमानन के लिए केपीटी द्वार	ा बिजली इकाई दर की गणना केपीटी की बिजली प्रशुल्क अनुसूची व में आधार पर भेजी गई है जो रु० 9.38 प्रति इकाई की दर दर्शाती है।
	अंगीकत रु० 9.80 पर बिजली की इकाई दर के समर्थन र	न आधार पर मजा गई है जो रुप बंउठ आत इंकाई का पर पराता है।
	हाल ही के बिजली बिल की प्रति और गणनाएं भेजें।	

(v).	पट्टा किरायों के अनुमानन में, केपीटी द्वारा रुठ 191.65	लाइसेंस शुल्क जनवरी 2013 के अनुसार सुविचारित किया गया है।
	प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष की दर अंगीकृत की गई दिखाई देती	संशोधित प्रस्ताव उसके अनुसार है।
	है। यह केपीटी की किराया अनुसूची में यथा निर्धारित	
	ंगोदियों के भीतर भूमिं क्षेत्र से संबंधित वर्ष 2012 के	
	अनुसार वर्धित दर दिखाई देती है। चूंकि वर्ष 2013 पहले	
	ही शुरू हो चुका है, इसलिए केपीटी वर्ष 2013 के लिए	
	यथा लागू पट्टा किराये पर विचार करते हुए पट्टा	
	किराया गणना को संशोधित करने पर विचार करे।	
(vi).	दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक कुल लागत के १	अनुरक्षण निकर्षण की लागत सीओएम, ओओटी वादिनार द्वारा
	प्रतिशत पर बर्थ की अनुरक्षण लागत का अनुमानन	अनुमानित / सुझाए गए हैं। यह साइट विशिष्ट कारकों पर विचार
	विनिर्दिष्ट करते हैं। तदनुसार, अनुरक्षण निकर्षण लागत	करते हए तथा माडल अध्ययनों पर आधारित है। इसलिए, यह
	केपीटी द्वारा प्रेषित मौजूदाँ अनुमानों के आधार पर लगभग	उपयुक्त है और निम्नवत् अनुमानित किया गया है।
	रु० 37.20 लाख होगी। उसके विपरीत, केपीटी ने मरम्मत	विवरण मूल्य इकाई
	तथा अनुरक्षण लागत के हिस्से के रूप में केपीटी द्वारा	अप्रोच चैनल निकर्षण मात्रा के 0.17 एमएम3
	अनुमानित रु० 46.42 लाख के अलावा रु० 2107.89 लाख	लिए
	पर अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमान लगाया है।	बार्ज जेट्टी की कुल लम्बाई 840 मीटर
,	अनुरक्षण निकर्षण लागत का अनुमानन दिशानिर्देशों में	बीओटी बार्ज जेट्टी की लम्बाई मीटर
	निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। इस	बीओटी के लिए प्रमाजित मात्रा 0.13 एमएम3
	व्यय का अनुमान लगाने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित	बर्ध के लिए निकर्षण मात्रा 0.08 एमएम3
	प्रतिमानकों से विपथन के कारणों का औचित्य बताएं।	
	अनुरक्षण निकर्षण के लिए रु० 2107.89 लाख पर विचार	अप्रोच तथा बर्ध के लिए कुल 0.25 एमएम3 निकर्षण
	करने का आधार भी।	चैनल तथा बर्थ के लिए प्रभाजित 0.22 एम एम3
	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	निकर्षण
		1
		I ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' ' '
		प्रभाजित राशि 2107.89 रु० लाख
		1 प्रतिशत प्रतिमानक बार्ज जेट्टी परियोजनाओं के लिए पहले से ही बहुत कम है क्योंकि इसमें सामान्य तौर पर लगातार सिलटेशन के मामले शामिल होते हैं। यह देखना अत्यावश्यक है कि इसी तरह की परियोजना के लिए अनुमोदित प्रशुल्क मामला सं. टीएएमपी/45/2011/केपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा केपिटल निकर्षण के 90 प्रतिशत पर अनुरक्षण निकर्षण पर विचार किया गया था।
5.	कार्गी प्रहस्तन प्रमार गणनाः	
- 0.	केपीटी द्वारा सुविचारित विदेशी कार्गो तथा तटीय कार्गो के	90:10 का अनुपात विदेशी तथा तटीय कार्गों के लिए ऐतिहासिक रूप
	99:10 अनुपात का पिछले वर्षों 2009—10 से 2011—12	से देखा गया है। टीएएमपी/45/2011/टीएएमपी दिनांक 18 जून
	तथा दिसम्बर 2012 तक के दौरान केपीटी में प्रहस्तित	2012 के लिए अनुमोदित प्रशुक्क हेतु विचार किया गया था।
	सभी अंकार के शुष्क बल्क कार्गों, टिम्बर तथा स्टील के	2009-10 से 2011-12 के लिए यातायात आंकड़े निम्नवत् हैं। बार्ज
	लिए विदेशी तथा तटीय कार्गों के वर्षवार अनुपात के	जेटटी में प्रहस्तित किया जाने वाला कोई कार्गी नहीं है, सभी
	संदर्भ में औचित्य बताएं।	प्रहस्तित कार्गो विदेशी माने जाएं।
	, , , , , , , , , , , , , , , , , , ,	घटक / श्रेणी 2009-10 2010-11 2011-12
		क) शुष्क बल्क 58938 165628 201145
		ख) ब्रेक बल्क
		लकड़ी लट्ठे 0 92577 110784
6	भंगात प्रमान गाविक	(14/9) (100
6.	भंडारण प्रभार गणनाः पिछले वर्षौ 2009–10 से 2011–12 और दिसम्बर 2012	form and spine 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2
(i).	1	विराम समय ब्योरे आंकड़ों के अनुसार परिकलित नहीं किए गए हैं,
	तक के दौरान केपीटी में प्रहस्तित सभी प्रकार के शुष्क	वयोंकि इन्हें व्यवस्थित/प्रेषित नहीं किया जा रहा है। तथापि,
	बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील का वास्तविक औसत	अस्थायी रूपसे, निम्नलिखित पर विचार किया जा सकता है:
	विराम समय वर्षवार तथा कार्गीवार अलग-अलग भेजे।	विराम समय-
		P
		चित्र विद्या का की क्री क्री
		संख्या संख्या
		आयात निर्यात

	1	क	बल्क			Buik	1	
		1	कोयला	लगभग 45 से 60 दिन		बारले	शून्य	शून्य, जलयान पर बार्जी के माध्यम से प्रत्यक्ष लदाई
		2	चीनी	शून्य	शून्य, जल पर बार्जी माध्यम प्रत्यक्ष द रूप में	नयान Oil Extractions से स	Nii	रूप में शून्य, जलयान पर बार्जी के माध्यम से प्रत्यक्ष लदाई
		3 ख	1. अयस्क ब्रेक बल्व लकड़ी लद्ठे	90 दिन		ब्रेक बल्क		रूप में
(ii).	पिछले वर्षौ 2009—10 से 2011—12 और दिसम्बर 2012 तक केपीटी में प्रहस्तित सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गों, टिम्बर तथा स्टील जैसे कार्गों द्वारा ग्रहण किए जाने वाले वास्तविक निःशुल्क दिवस वर्षवार अलग—अलग भेजें।		सों के ब्ये			र के कार्गों के नि:शुल्क दिवस आयात (दिनों में)	निःशुल्व निर्यात मे	रु दिवस (दिनों ())
		<u>क</u> ख	ब्रेव - f	कं बल्क इ बल्क टेम्बर लट्ठे स्टील कार्गी अन्य ब्रेक बल्व	5	5 दिन 8 दिन 5 दिन 5 दिन	लागू 15	दिन नहीं दिन दिन
(iii).	भंडारण प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्गों क्षमता का 40 प्रतिशत परिकल्पित करने का आधार स्पष्ट करें।	अनुस् है। टीएए अनुम	गर केपी इसके एमपी / 45 ग़ेदित कर	टी मौजूदा प अलावा, 5/2011/केर्प रते हुए स्वीकृ	रिचालनों यह गोटी दिन त किया		परिदृश्य माम 2012 हा	देखा गया ला सं. रा प्रशुल्क
(iv).	यह अनुमान लगाने का आधार कि 40 प्रतिशत कार्गों भंडारण प्रमार आकर्षित कर रहा है, उक्त कार्गों का 50 प्रतिशत प्रथम सप्ताह में निकासित हो जाएगा स्पष्ट करें।	यह आक सामा में मैं है। टीएए	विचार क र्षित क न्यतः निः रेजूदा प्र इसके 3 मपी/45	रने का आधा रंगा उपर्युक्त शुल्क दिवसों वलित परिचा ग्लावा, ज्याद 1/2011/केप	र कि का ं चर्चा के बाद लगों के ा महत्वप्	ार्गे का 40 प्री अनुसार लिय दो सप्ताह के आधार पर नि पूर्ण, यह परि गंक 18 जून क्या गया था।	ा जा र भीतर क कासित कल्पना 2012 द्वा	नकता है। 1र्गो केपीटी किया गया मामला सं.
7.	अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची केपीटी ने अपने पत्र सं. ईजी / डब्ल्यूके / 4784 / टीएएमपी / 616 दिनांक 4 जनवरी 2013 के अधीन प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची भेजी गई दिखाई नहीं दी। केपीटी यह भेजे।			वेत प्रस्ताव के				

5.1. अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 के कवर के आीन प्रश्नों पर जवाब देते समय, केपीटी ने अपना प्रस्ताव भी संशोधित किया है। प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012 और संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013 के बीच तुलनात्मक स्थिति नीचे सारबद्ध की गई है:-

(i). बार्ज जेट्टी की क्षमता 6.29 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष बनाए रखी गई है। फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता भी 4.55 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष पर बनाए रखी गई है।

(ii). परियोजना की कुल लागत रु० 27119.22 लाख बनाए रखी गई है।

(iii). परिचालन लागतः

पहले अनुमानित परिचालन लागतों में कोई बदलाव नहीं किया गया है, सिवाय लाइसेंस शुल्कों में परिवर्तन के जो नीचे दिया गया है:--

। नाय । पया नया रु.	l .	प्रस्ताव दिन	1	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013			
	ाद	दिसम्बर 2012			1/(4(1 2013	T	
बैकअप क्षेत्र के लिए भूमि का लाइसेंस शुल्क (ब्रिज तथा जेट्टी क्षेत्र सहित)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95	
गोदियों के भीतर भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (1.9 हैक्टेयर)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14	
महापत्तनों के लिए अद्यतन भूमि नीति, 2010 के अनुसार लाइसेंस शुल्क (पानी) (भूमि दरों का 50 प्रतिशत)	9108	95.83	8.73	9108	97.74	8.90	
कुल लाइसेंस शुल्क			316.66			322.99	

(iv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

(रु0 लाखों में)

		प्रारंभिक प्रस्ता	व दिनांक 27 दि	सम्बर 2012	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013			
क्र.सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए	कार्गी प्रहस्तन गतिविधि के तिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए	
(i).	आरओसीई @	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71	
	16%							
(ii).	परिचालन लागत	5199.20	1254.66	2525.31	5205.63	1254.66	2525.31	
(iii).	कुल राजस्व अपेक्षा	7693.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02	

5.2. कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की परिचालन लागत में उपर्युक्त प्रभारों के मद्देनजर, तुना बार्ज जेट्टी में कार्गो प्रहस्तन के लिए केवल उन्हीं पोतों के लिए प्रशुल्क में बदलाव किया गया है जो ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग नहीं कर रहे हैं, नीचे दिए गए हैं:-

दर प्रति मीट्रिक टन रु० में

क्र .	विवरण		ाव दिनांक 27 र 2012	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013		
सं.	, , , , ,	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	
1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गी	73.98	44.39	74.04	44.43	
2.	स्टील	138.72	83.23	138.84	83.30	
3.	टिम्बर	221.94	133.17	222.13	133.28	

6. चूंकि केपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 द्वारा भेजे गए पत्र के अधीन भेजे गए प्रश्नों के जवाब में कुछ किमयां पाई गई थीं, इसलिए हमारे पत्र दिनांक 8 फरवरी 2013 और 11 फरवरी 2013 द्वारा केपीटी से अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 / 15 फरवरी 2013 द्वारा जवाब दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी द्वारा प्रेषित तदनुरूपी ज़वाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

25.77	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
73	कर्म (1)(i) मामाना के लिए केपीटी के जवाब के	हालांकि चिहिनत घटक या सेवाओं के लिए दोबारा अपफ्रंट प्रशुल्क
1	संदर्भ में, केपीटी से अनुरोध है कि वह स्पष्ट करें कि	निर्घारित करने के लिए ऐसा विशिष्ट प्रावधान नहीं हो सकता, परन्तु प्रस्तावित परियोजना के लिए विभिन्न निवेश तथा क्षमता पर
	विया अपफ्रंट प्रशुक्क दिशानिदशा में विश्वित घटक	एकसाथ विचार करना, उपयुक्त प्रशुक्कों पर पहुंचने के लिए,
	प्रहस्तन क लिए अपफ्रट प्रसुक्क क निवारण हेतु प्रापकान	Carried states are it as 13 to will be 13 to 13

(ii).	किया गया है अथवा पांच वर्षों की अवधि के मीतर समान सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए, ऑफर प्राप्त नहीं होने के आधार पर और क्षमता आदि जैसे परियोजना पैरामीटरों में बदलाव, जब चिहिनत घटक प्रहस्तन के लिए प्रशुक्क अथवा रामान सेवाएं उपलब्ध करवाना पत्तन को पहले ही उपलब्ध करवाया जा चुका है। क्र.सं. (1)(v)- सामान्य में यथा अनुरोध, केपीटी ने स्पष्ट नहीं किया है कि यह सुनिश्चित करना कैसे परिकल्पित करता है कि प्रचालक जेट्टी पर 4 सं. से अधिक एक्सकवेटर और ओटीबी में 1 सं. से अधिक फ्लोटिंग क्रेन तैनात करते हुए विंडफाल लाम अर्जित नहीं करेगा।	प्रशुक्क प्रस्ताव इस परियोजना के लिए नये तथा समर्पित विशिष्ट प्रशुक्क पर विचार किया जा सकता है। इसके अलावा, टीएएमपी तेरका में शुष्क बक्क टर्मिनल के लिए पृथक प्रशुक्क पहले से अनुमोदित कर चुका है जब 13वें से 16वें कार्गों बर्थ परियोजना के लिए अनुमोदित प्रशुक्क उपलब्ध थे। उस समय भी कांडला क्रीक से बाहर स्थान तथा परियोजना की मिन्नताओं पर विचार किया गया था। इस प्रकार, वही कारण यहां भी लागू होते हैं। इसलिए, केपीटी टीएएमपी से अनुरोध करता है कि नए अनुमोदन के लिए प्रस्तावित परियोजना हेतु प्रशुक्कों के प्रस्ताव पर विचार करे। शुष्क बक्क टर्मिनल के लिए टीएएमपी दिशानिर्देश, 2008 बिना घाट की लम्बाई पर ध्यान दिए उपस्कर प्रहस्तन की न्यूनतम संख्या का सुझाव देता है। इस प्रकार, यहां भी यही संकल्पना लागू करते हुए, न्यूनतम निर्धारित किया जा सकता है परन्तु अधिकतम संख्या नहीं। तथापि, यह ध्यान रखने के लिए कि बीओटी प्रचालक ने उपयोक्ताओं की लागत पर विंडफाल लाम अर्जित नहीं किया था, यह प्रस्तावित किया गया है कि रियायत करार में प्रावधान प्रशुक्क संशोधन में शामिल किया जाए यदि बीओटी प्रचालक बार्ज जेट्टी एवं फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम
(iii).	क्र.सं. — (3)(i)(क) पूंजी लागतें — सिविल लागतें लागू करते समय, केपीटी सिविल लागतों के अनुमानन में सुविचारित किराया अनुसूची प्रेषित करे। तथापि, यह केपीटी के पत्र दिनांक 5 फरवरी 2013 के साथ संलग्न नहीं पाया गया था।	क्षमताओं की अपेक्षा अधिक यातायात का प्रहस्तन करता है। लागत के अनुमानन के लिए सुविचारित दरों की प्रासंगिक अनुसूची मेजी गई है।
(iv).	क्र.सं. (4)(iv) — परिचालन लागतें पर, केपीटी ने बताया है कि फोर्कलिफ्टों का नामकरण अंतरपरिवर्तित किया गया है और लागत गणना सही है क्योंकि 5 मी.ट. फोर्क लिफ्टों की 6 सं. और 10 मी.ट. की 3 सं. क्रमशः 10 लिटर तथा 7 लिटर प्रति घंटा का उपभोग करते हैं। इस संबंध में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है	संशोधित टीएएमपी प्रस्ताव में जरूरी सुधार किए गए हैं।
	इस सबध में, यहा पर यह उल्लेख करना प्रासानक हैं कि बंदर बेसिन पर बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क के निर्धारण के दौरान 10 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग 10 मी.ट. फोर्कलिफ्टों तथा 7 लिटर प्रति घंटा 5 मी.ट. फोर्कलिफ्टों के लिए सुविचारित किया गया था, जैसा केपीटी द्वारा उस प्रासंगिक समय पर प्रस्तावित किया गया था। केपीटी ईंधन लागतों की गणना में जरूरी सुधार करें।	
(V).	क्र.सं. (3)(i)(ज) और क्र.सं. 4(ii) के अपने जवाब में, कंपीटी ने अनुरक्षण निकर्षण के लिए प्रभाजन हेतु अप्रोच चैनल में निकर्षण दर के लिए रु० 965/— प्रति घ.मी. की दर पर विचार किया था। तुना जेट्टी को अप्रोच चैनल में निकर्षण अपेक्षा के संबंध में कंपीटी द्वारा प्रेषित कार्यवृत्त दिनांक 15 जुलाई 2010 की प्रति निकर्षण के लिए राशि रु० 661.80 का संदर्भ बनाती है। यह स्पष्ट नहीं है कि दर केपिटल या अनुरक्षण निकर्षण से संबंधित है। कंपीटी से अनुरोध है कि अनुरक्षण निकर्षण के लिए रा० 21.07 करोड़ की राशि पर पहुंचने में अपने द्वारा सुविचारित रु० 965/— प्रति घ.मी. की दर के समर्थन में बजटीय कोटेशन/कार्य आदेश जैसे दस्तावेजी साक्ष्य प्रेषित करे।	पूर्ववर्ती जवाब के संबंध में, उपलब्ध करवाए गए दस्तावेजी साक्ष्यों रु 2894.69 लाख (दस्तावेजी प्रमाणों में उपलब्ध करवाई गई गणना) पर अप्रोच चैनल में निकर्षण की लागत के लिए प्रखंड अनुमान हेतु 7 पक्षों से प्राप्त कोटेशन शामिल हैं जो यदि संलग्न किए गए कार्यवृत्तों में उल्लिखित निकर्षण की अनुमानित मात्रा अर्थात 3 लाख घन मीटर रु 964.89 पूर्णींकेत रु 965/घ.मी. की दर देता है। पूंजी तथा अनुरक्षण निकर्षण के लिए इसपर विचार किया गया है।
(vi).	क्र.सं. — (3)(i)(च)(iii) - पूंजी लागतों — सिविल लागतों पर किए गए अनुरोध अनुसार, केपीटी ने केपीटी द्वारा सृजित प्रत्येक परिसंपत्ति और प्रचालक को हस्तांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित मामले में मौजूदा लिखित मूल्य नहीं भेजा है।	कि निर्माण ज्यारा त वर्ष के जिमाण काण्यास्य वर्ष के जिमाण काण्यास्थ्यास्य वर्ष के तर प्रमुख्य का के तिर प्रमुख्यकास मुख्य कार्यकाल आप उम्र (%) तिमाण ज्यारा प्रमुख्य कार्यकाल मूख्य अनुसार वर्ष कार्यकाल मूख्य अनुसार वर्ण कार्यकाल मूख्य कार्यकाल मूख्य कार्यकाल मूख्य कार्यकाल मूख्य कार्यकाल मुख्य कार्यकाल मूख्य कार्यकाल मुख्य कार

11	2	रंगेमाशुलक फौल्सग	2007	13575895.49	50	- 6	2%	12%	1529 107, 450	1171.77
- 11		दीवार उपलब्ध करवना	4	1 i						
11		तथा तुना में भड़ारण	1	1 1			}	ŀ		
11		सुविधाओं है सुधार	ļ				!		1	
11		करना (कुल 35 हैक्ट	ļ							
! !		- (25008228.	ì				ŀ			
i I		53/35000)*19000 97				1	i			
- 11		अधारित 19 के जिए					ì			
11.		अनुपाततः परिकलित)								
1.1	3	विद्युतीकरण (2 में से	2008	1279134	50	5	2%	10%	127913.4	115120
11		। टावर के लिए)	i	1 1			i			
11		इसलिए = 2558258/2		1 1		!	l			
, ,		परिसपत्ति का गौजुदा							<u> </u>	36704636.6
11		भारतस्थाला का गाजूदा	t .							

- 7.1. अपने पत्र दिनांक 14/15 फरवरी 2013 के कवर के अधीन प्रत्युत्तर देते समय, केपीटी ने अपने प्रस्ताव को दोबारा संशोधित किया था। प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012, संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013 और संशोधित प्रस्ताव दिमांक 14/15 फरवरी 2013 के बीच तुलनात्मक स्थिति निम्नवत् सारबद्ध की गई है:—
 - (i). बार्ज जेट्टी की क्षमता 6.29 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष बनाए रखी गई है। फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष बनाए रखी गई है।
 - (ii). परियोजना की कुल लागत भी रु० 27119.22 लाख बनाए रखी गई है।
 - (iii). परिचालन लागतः

परिचालन लागत में बदलाव नीचे दिए गए हैं:--

<u> </u>	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012			संशोधित !	संशोधित प्रस्ताय दिनांक 5 फरवरी 2013			संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14 / 15 फरवरी 2013		
फोर्क लिफ्ट ट्रक (10मी.ट.)			191.76			191.76			95.88	
फोर्क लिफ्ट ट्रक (5मी.ट.)			67.12			67.12			134.23	
बैकअप क्षेत्र के लिए भूमि का लाइसेंस शुल्क (ब्रिज तथा जेट्टी क्षेत्र सहित)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95	141670	195.49	276.95	
गोदियों के भीतर भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क (1.9 हैक्टेयर)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14	19000	195.49	37.14	
महापत्तनों के लिए अद्यतन भूमि नीति, 2010 के अनुसार लाइसेंस शुल्क (पानी) (भूमि दरों का 50 प्रतिशत)	9108	95.83	8.73	9108	97.74	8.90	9108	97.74	8.90	
कुल लाइसेंस शुक्क			316.66			322.99			322.99	

(iv). वार्षिक राजस्व अपेक्षा

(रु० लाखों में)

	,		``							o than h
		। प्राराभक प्रर	ताव दिनांक	27 दिसम्बर	संशोधित प्र	ास्ताव दिनांक	5 फरवरी	सशोधित	प्रस्ताव दिनांव	ቮ 14 / 15
			2012			2013			फरवरी 2013	
क्र. सं.	विवरण	कार्गी प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए	कार्गी प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए	कार्गी प्रहस्तन गतिविधि के लिए	फ्लोटिंग क्रेन के लिए	बर्थ किराये के लिए
(i).	आरओसीई	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71
L,	@ 16%			L						

(ii). परिचालन	5199.20	1254.66	2525.31	5205.63	1254.66	2525.31	5176.77	1254.66	2525.31
लागत (iii). कुल राजस्व अपेक्षा	7693.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02	7671.41	1731.39	3893.02

7.2. कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की परिचालन लागत में उपर्युक्त प्रभारों के मददेनजर, उन पोतों के लिए तुना बार्ज जेट्टी में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुक्क में बदलाव किया गया है जो ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग नहीं कर रहे हैं, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार नीचे दिए गए हैं:

(i). उन पोतों के लिए तुना बार्ज जेट्टी में कार्गों के प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क जो ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन का

उपयोग नहीं कर रहें हैं।

					द	र प्रांत मााट्रक	C4 60 4
		प्रारंभिक प्रस 27 दिसम		संशोधित दिनांक 5 प	प्रस्ताव उरवरी 2013	संशोधित दिनांक 14 / 20	15 फरवरी
<u>क्र</u> .	विवरण	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
सं. 1.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो	73.98	44.39	74.04	44.43	73.77	44.26
2.	स्टील	138.72	83.23	138.84	83.30	138.32	82.99
3.	टिम्बर	221.94	133.17	222.13	133.28	221.30	132.78

(ii). भंडारण प्रभारः

प्रभारः	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 5 फरवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14/15 फरवरी 2013
दर प्रति टन/दिन प्रथम 7 दिनों के लिए नि:शुल्क अवधि के बाद	₹ 1.25	₹ 1.25	₹ 1.24

(iii). विविध प्रभारः

विध प्रभारः			
	प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 27 दिसम्बर 2012	संशोधित प्रेस्ताव दिनाक 5 फरवरी 2013	संशोधित प्रस्ताव दिनांक 14/15 फरवरी 2013
रु० प्रति टन	₹ 6.11	₹ 6.11	₹ 6.09

- 8.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 19 फरवरी 2013 को केपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। केपीटी ने अपने प्रस्ताव का पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया था। संयुक्त सुनवाई में, केपीटी और आरएफक्यू आवेदक ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।
- 8.2. संयुक्त सुनवाई में, केपीटी से कुछ सूचना / स्पष्टीकरण प्रेषित करने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 19 फरवरी 2013 के कवर के अधीन अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे जोकि नीचे दिए गए हैं:—

क्र.सं. प्रश्न (i). औचित्य बताएं कि व घटक के लिए अपफ्रंट में अपेक्षित है और परियोजना बंदर बेसिन परियोजना से मिन्न है।	प्रशुल्क तुना कैसे तुना में परिकल्पित	स्पष्टीकरण तुना पत्तन एक पृथक सेटेलाइट पत्तन है जो कांडला पत्तन से 20 कि.मी. दूर है। इसके अलावा, तुना पत्तन को पृथक अनुमोदित दरों जो कांडला पत्तन के लिए उन लागू की अपेक्षा पृथक है, वाले पृथक पत्तन के रूप में मान्यता दी गई है। बंदर बेसिन में बार्ज जेट्टियां कांडला क्रीक (जो कच्छ खाड़ी से निकलने वाला एक बड़ा क्रीक है जहां सभी मौजूदा कांडला पत्तन सुविधाएं विकसित की गई हैं) के भीतर 'सी' आकृति से मिलताजुलते बेसिन के भीतर है जब तुना पर प्रस्तावित बार्ज जेट्टियां कच्छ खाड़ी से निकलने वाले नकती क्रीक से बहुत तंग क्रीक पर स्थापित किए जाने हैं। दोनों स्थानों का भौगोलिक तथा शीतोष्ण वातावरण एक-दूसरे से बिल्कुल मिन्न है।
--	---	---

- बंदर बेसिन घिरा हुआ है और कांडला पत्तन पर विकसित सभी मूल अवसंरचना सुविधों की पहुंच है जबकि तुना पत्तन एक ग्रीनफील्ड साइट की तरह है।
- प्रस्तावित तुना बार्ज जेटिटयों के मामले में अप्रोध चैनल का अनुरक्षण निकर्षण महत्वपूर्ण है और वर्तमान में इसकी लागत रु० 21 करोड़ / वार्षिक है जबिक यह बंदर बेसिन के लिए अपेक्षित नहीं है।
- उपर्युक्त बिन्दुओं पर विचार करते हुए, उद्योग अंशधारक जिन्होंने संयुक्त सुनवाई में भाग लिया था और इस तथ्य पर सहमित व्यक्त की भी कि बंदर बेसिन के लिए अनुमोदित प्रशुक्क प्रस्तावित तुना बार्ज जेट्टी परियोजना के लिए लागू नहीं किए जाने चाहिए।
- इसके अलावा, बंदर बेसिन परियोजना के लिए पत्तन ने अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुक्क के साथ आरएफपी आमंत्रित किया था। प्रतिसाद में, कोई बोली प्राप्त नहीं हुई थी। इसपर विचार करते हुए केपीटी बोर्ड पत्तन के आंतरिक संसाधनों के माध्यम से सुविधाएं विकसित करने पर पहले ही निर्णय ले चुका है। तदनुसार, अनुमादित अपफ्रंट प्रशुक्क को डि-नोटिफाइ करने की प्रक्रिया शुरू हो चुकी है।

उपर्युक्त सभी तक ोकी—वाणिज्यिक पैरामीटर इन दो प्ररियोजना लागतों के अंतर में देखा जा सकता है। इसके अलावा, सर्वोत्तम क्षमता, जेट्टी लम्बाई, और प्रिः रमएमटीपीए पूंजी लागत के लिए भिन्नताओं का विश्लेषण किया गया है।

.1.	41 61			
क्र. सं.	पूंजी लागते में अन्तर रु० लाखों में	तुना बीओटी	चंदर बेसिन ! वीओटी	अन्तर
1	बर्थ निर्माण	3975	1024	2951
2	संपर्क पुल	2301	0	2301
3	रेलवे लाइन	1424	0	1424
4	पूंजी निकर्पण	3870	548	3322
5	केपीटी को अपफ्रंट	801	960	-160
6_	अनुषंगी अवसंरचना सहित बैक अप क्षेत्र का विकास	6932	2546	4386
	उपस्कर, विद्युतीकरण,			
7	ल्यूमिनेशन आदि	6525	5192	1333
8	विविध लागत	, 1291	514	778
L	कुल परियोजना लागत	27119	10784	16336
	एमएमटीपीए में क्षमता में अंतर	6.29	4.71	1.58
	रु० लाख प्रति एमएमटीपीए क्षमता	4311	2290	2021.98
	जेट्टी लम्बाई में अन्तर मीटरों में	660.00	461.5	198.5
	अनुरक्षण निकर्षण लागत में भिन्नता रु० लाखों में	2107.89	492.75	1615.1

केपीटी ने ऊपर चर्चा किए गए सभी बिन्दुओं को निम्नवत् सारबद्ध किया है:

- तुना एक पृथक पत्तन है,
- दूरवर्ती स्थान
- परियोजना से संबंधित तकनीकी—वाणिज्यक पहल्।
- उच्चतर लागत तथा क्षमताओं की वजह से परियोजना के लिए पृथक प्रशुल्क की अपेक्षा पर उद्योग उपयोक्ताओं / बोलीदाता भागीदारों ने सहमित व्यक्त की है।
- बंदर बेसिन के अनुमोदित प्रशुल्क की अप्रासंगिकता इसके मद्देनजर कि कंपीटी को बोलियां प्राप्त नहीं हुई थीं और इसे डि—नोटिफाइ करने की प्रक्रिया शुरू हो चुकी है।

उपर्युक्त के मद्देनजर, बीओटी आधार पर तुना में बार्ज ओट्टी की प्रस्तावित परियोजना के लिए पृथक प्रशुल्क अनुमोदित करने के लिए इसका प्रस्ताव किया गया है क्योंकि यह टाएएमपी दिशानिर्देश 2008 के खंड 2.2 को आकर्षित नहीं करता है।

(ii).	बर्थ लम्बाई 660 मी. पर विचार करने का आधार।	कांडला पत्तन ने कच्छ की खाड़ी से आने वाले कांडला क्रीक के मीतर अपनी सभी सुविधाएं विकसित कर ली हैं। कांडला क्रीक की ड्राफ्ट की सीमा है क्योंकि इसकी मौगोलिक स्थिति और हारबर की प्रकृति भिन्न है। वर्तमान में, कांडला क्रीक का ड्राफ्ट टाइडल विंडों के साथ 12.5 मी. है। तकनीकी—आर्थिक व्यवहार्यता के अनुसार, ड्राफ्ट अधिकतम 13 मी. तक गहरा किया जा सकता है। तथापि, मौजूदा शिपिंग मार्केट परिदृश्य को देखते हुए, बड़े पार्सल आकार वाले गहरे डुबाव वाले पोत मालमाड़ा लागतों को करने के लिए तैनात किया जा रहे हैं। ये पोत 13 मी. से अधिक डुबाव की अपेक्षा करते हैं। ऐसे पोतों को सेवा प्रदान करने के लिए, पीपीपी मोड पर कच्छ खाड़ी में कांडला क्रीक के बाहर तुना तेकरा में केपीटी द्वारा गहरे डुबाव वाला शुष्क बल्क टर्मिनल विकसित किया जा रहा है।
		केपीटी के पास वर्तमान में 13 शुष्क कार्गों बर्थ हैं जो बढ़कर अगले दो वर्षों में 16 हो जाएंगे। ये बर्थ 12.5 तक के डुबाव वाले पोतों का प्रहस्तन कर सकते हैं जो ट्रेड की मांग को पूरा करने के लिए बढ़ाकर 13 मी. किया जाएगा, इन बर्थों को ओटीबी में बार्जों के माध्यम से मेकनिज्म वाले लाइटरेज के माध्यम से गहरे डुबाव वाले पोतों का प्रहस्तन करना होगा। इसपर विचार करते हुए, प्रचलित बाजार परिदृश्य में मौजूदा शुष्क कार्गों वर्थ प्रतिस्पर्धा को बनाए रखने के लिए काफी बार्ज प्रहस्तन सुविधाएं विकसित किए जाने की जरूरत है। बार्ज सुविधाएं इस मतानुसार भी अपेक्षित है कि मौजूदा कार्गों बर्थों का उच्च उपयोग किए जाने पर भी, क्षमता की लगातार कमी रहती है जो विकसित की जा रही बार्ज सुविधाओं द्वारा पूरी की जा सकेगी। तुना पत्तन, जिसका अभी बहुत कम विकास हुआ है, में बार्ज प्रहस्तन की उच्च संभावना है। इसलिए, केपीटी पीपीपी रास्ते से 660 मीटर की लम्बाई के साथ तुना बार्ज जेट्टी के विकास के लिए परियोजना लाना चाहता है।
		अब, जहां तक प्रस्तावित बार्ज जेट्टी की लम्बाई अर्थात 660 मीटर का संबंध है, जेट्टी लम्बाई ओटीबी से तुना बार्ज जेट्टी तक कार्गों मात्रा के संचलन के लिए अपेक्षित बार्जों की संख्या के व्यवस्थापन के रूप में निर्धारित की गई है जो तुना बार्ज जेट्टी की सर्वोत्ताम क्षमता के समकक्ष या बराबर है। 660 मी. लम्बाई 6 बार्जों को व्यवस्थित करने के लिए पूरी तरह से तर्कसंगत है जो 6.57 एमएमटीपीए की कार्गों मात्रा के संचलन के लिए सक्षम है जो तुना में बार्ज जेट्टी की क्षमता अर्थात 6.29 एमएमटीपीए से थोड़ी ज्यादा है। इसके अलावा, तुना बार्ज जेट्टी की लम्बाई वास्तविक है यदि 4.71 एमएमटीपीए की सर्वोत्तम क्षमता के लिए 461 मीटर की बंदर बेसिन जेट्टी लम्बाई की पहले से अनुमोदित प्रशुल्क से तुलना की जाती है।
(iii).	जांच करें और पुष्टि करें कि तुना में बार्ज जेट्टी के विकास की परियोजना इसकी व्यवसाय योजना में है।	
(iv).	निकर्षण के लिए रु० 965 प्रति घन मीटर की इकाई दर के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य मेजें।	 7 पक्षों से प्राप्त बजटीय कोटेशनें और इसपर अधारित दर की गणना अवलोकन के लिए संलग्न किए गए हैं। जैसाकि संलग्नक में देखा गया है, निर्धारित दर उपयुक्त दिखाई देती है और प्रस्तावित परियोजना साइट में प्रचलित धरातलीय वास्तविकताओं के मद्देनजर कार्य योग्य है अर्थात नक्ती क्रीक की बहुत कम चौड़ाई ज्वारमाटीय मिन्नताओं की वजह से समय की सीमित उपलब्धता ड्रेजरों का प्रकार जो क्रीक में व्यवस्थित किया जा सकता है। पहले से उपलब्ध सीमित गहराई

- 9. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे इमारी वेबसाइट http://tariffauthority.gov.in पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।
- 10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती हैं.—
 (i). यह प्रस्ताव सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के तहत विकसित किए जाने वाले कांडला पत्तन
 - न्यास (केपीटी) में तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर प्रहस्तित किए जाने के लिए परिकल्पित सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील तथा बैग कार्गो और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के लिए है। प्रस्तावित परियोजना केपीटी की पंचवर्षीय योजना के अनुसार है।

यह प्रस्ताव फरवरी 2008 में (तत्कालीन) पोत परिवहन. सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों पर आधारित है।

यह दोहराया जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/45/2011-केपीटी दिनांक 18 जून 2012 द्वारा बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा में सभी उपर्युक्त समान कार्गों के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारित किए थे।

अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए निर्धारित प्रशुक्क सीमाएं उपर्युक्त कार्गों के प्रहस्तन के लिए हैं और अगले पांच वर्षों के दौरान चिहिनत कार्गों के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी समान परियोजनाओं पर लागू होगी। दूसरे शब्दों में, बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा में सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो, टिम्बर तथा स्टील के प्रहस्तन के लिए वर्ष 2012 में निर्धारित अपफ्रंट प्रशुक्क सामान्यतः केपीटी में जून 2017 तक बोली लगाई जाने वाली सभी समान परियोजनाओं पर लागू होनी चाहिए।

हालांकि तुना केपीटी के नियंत्रणाधीन है, परन्तु यह कांडलासे 20 कि.मी. दूर स्थित पृथक सेटेलाइट पत्तनहै। तुना को बंदर बेसिन की तुलना में हरित क्षेत्र माना जाता है जिसकी सभी मूलमूत अवसंरचना सुविधाओं तक पहुंच है। यह भी दावा किया गया है कि बंदर बेसिन तथा तुना का भौगोलिक और टोपोग्राफी एक—दूसरे से बिल्कुल अलग है। केपीटी की यह स्थिति है कि तुना में प्रस्तावित बार्ज सुविधा पहुंच चैनल के अनुरक्षण निकर्षण के रूप में पर्याप्त निवेश की मांग करती है। तकनीकी—आर्थिक पैरामीटर जो दो परियोजनाओं के निरूपण को शासित करते हैं, एक—दूसरे से बिल्कुल मिन्न देखे गए हैं। तुना तथा कांडला जहां बंदर बेसिन स्थित है वे कांडला तथा तुना में केपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान के पृथक सैट द्वारा शासित किए जाते हैं। सभी प्रायोगिक प्रयोजनों के लिए, तुना एक अलग पत्तन प्रतीत होता है यद्यपि कांडला पत्तन तथा तुना में सुविधाएं एक ही प्रबंधन के नियंत्रणाधीन हैं। यह उल्लेखनीय है कि केपीटी ने बंदर बेसिन बार्ज जेट्टी के लिए जून 2012 में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क की अधिसूचना वापिस लेने की प्रक्रिया शुरू कर दी है, क्योंकि यह अपने स्वयं के संसाधनों का उपयोग करते हुए बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा विकसित करने की परिकल्पना करता है।

उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, तुना पत्तन में विकसित की जाने वाली बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारित करने के लिए हमने मामले के और विश्लेषण की प्रक्रिया शुरू कर दी है।

केपीटी को यह स्पष्ट किया गया है कि फरवरी 2008 के पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, विभिन्न कार्गो/सेवाओं के लिए अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुक्क सीमाएं न केवल तुना में प्रस्तावित परियोजना पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान केपीटी में चिहिनत कार्गो/सेवाओं के लिए बाद में बोली लगाई जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी।

केपीटी को यह भी स्पष्ट किया गया है कि अब निर्धारित किए गए अपफ्रंट प्रशुक्क आउटर तुना बॉय (ओटीबी) में शुष्क बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो जैसे स्टील तथा बैग कार्गो और एक्सकवेटरों तथा समर्थक सुविधाओं जैसे फ्लोटिंग क्रेनों का इस्तेमाल करते हुए टिम्बर तथा अन्य ब्रेक बल्क कार्गो के लिए है। यदि केपीटी द्वारा तुना में उक्त कार्गो के प्रहस्तन के लिए केपीटी द्वारा निरूपित इस कार्यपद्धित में कोई बदलाव किया जाता है तो कार्यपद्धित में बदलाव, यदि किया जाता है तो, को लेने के लिए प्रशुक्क की समीक्षा करनी होगी।

(ii). केपीटी ने अपना प्रस्ताव दिसम्बर 2012 में दाखिल किया था। तत्पश्चात, इस मामले की कार्यवाही के दौरान हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण के आधार पर, केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 फरवरी 2013 के कवर के अधीन एक संशोधित प्रस्ताव अग्रगेषित किया था, जैसा पहले स्पष्ट किया गया है। यह प्रस्ताव परिचालन लागतों की गणना में कुछ शुद्धियां शामिल करने के लिए ही संशोधित किया गया है, जैसा हमारे द्वारा उल्लिखित किया गया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान केपीटी द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ केपीटी का संशोधित प्रस्ताव दिनांक 15 फरवरी 2013 संशोधित किया गया है।

(iii). यातायात में वृद्धि के कारण, कांडला पत्तन में मौजूदा शुष्क कार्मों बर्थों का बहुत ज्यादा उपयोग किया जाता है। केपीटी में मौजूदा शुष्क कार्मों बर्थों पर दबाव को कम करने और संभावित मांग को पूरा करने तथा भविष्य में व्यवसाय आकिष्क करने के लिए केपीटी ने तुना में बार्जों के माध्यम से कार्मों के प्रहस्तन की परिकल्पना की है। पत्तन का प्रस्ताव आउटर तुना बॉय (ओटीबी) में गियर वाले और बिना गियर वाले दोनों प्रकार के पोतों द्वारा लाए जाने वाले कार्मों के प्रहस्तन के लिए है। बिना गियर वाले पोतों से कार्मों ओटीबी में तैनात फ्लोटिंग क्रेन द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा। उसके पश्चात, बार्जों द्वारा कार्मों को जेट्टी में लाया जाएगा और तुना में एक्सकवेटरों तथा उपस्कर की सहायता से प्रहस्तित किया जाएगा।

केपीटी ने बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किए दिखाई देता है। हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश बहुउद्देशीय कार्गों के प्रहस्तन के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं, परन्तु प्रतिमानक इलैक्ट्रिक लेवल लिफंग (ईएलएल) क्रेनों और उपस्कर के विमिन्न सैट की तैनाती के संदर्भ में हैं। फ्लोटिंग क्रेन तथा एक्सवेटरों द्वारा कार्गों के प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में स्पष्ट प्रतिमानक नहीं हैं।

जैसाकि केपीटी द्वारा बताया गया है, उच्चतर क्षमता वाले पोत बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में लंगर डालकर खड़े किए जाएंगे और बार्ज जेट्टी में कार्गों को लाने के लिए ओटीबी में बड़े आकार के मदर पोतों से बार्जों में कार्गों की उत्तराई तथा लदाई के लिए फ्लोटिंग क्रेन आवश्यक बताए गए हैं।

दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को यह अनुज्ञा प्रदान करता है कि पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए संबद्ध पत्तन न्यास द्वारा प्रेषित किए जाने वाले औचित्य के आधार पर मानकों में ज़रूरी समायोजन कर सकता है। इसलिए, बार्ज जेट्टी तथा ओटीबी में प्रस्तावित उपस्कर की तैनाती के बारे में केपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के आधार पर, हालांकि वे बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में निर्धारित से भिन्न हैं, परन्तु इस विश्लेषण में उनपर विचार किया गया है।

इस संदर्भ में, यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि हालांकि अपफ्रंट दिशानिर्देश बहुउद्देशीय बर्थ में ईएलएल क्रेनों की तैनाती निर्धारित करता है, ईएलएल क्रेनों के स्थान पर हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) की तैनाती कुछ अन्य महापत्तनों जैसे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) और कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में कार्गी परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क के निर्धारण में अंगीकृत किए गए हैं।

(iv). सर्वोत्तम क्षमताः

(क). बार्ज प्रहस्तन सुविधाः

- i). केपीटी ने तुना सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता 4 सं. एक्सकवेटरों द्वारा कार्गो की प्रहस्तन दर के आधार पर 6.29 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है। एक्सकवेटरों के लिए दिशानिर्देशों में कोई स्पष्ट मानक निर्धारित नहीं है। 70 प्रतिशत के लदाई कारक के साथ प्रति एक्सकवेटर प्रति घंटा 100 फेरों पर विचार करते हुए, एक एक्सकवेटर की 4. 5 घ.मी. बकेट क्षमता को 1 टन प्रति घ.मी. के बराबर रखते हुए और 24 परिचालन घंटे प्रति एक्सकवेटर प्रतिदिन के आधार पर, केपीटी ने 4 एक्सवेटरों द्वारा 30240 टन प्रतिदिन पर शुष्क बल्क कार्गों की प्रहस्तन दर निर्धारित की है। सुविचारित पैरामीटर उपस्कर की दिरत क्षमता और वास्तविक कार्यनिष्पादन पर आधारित बताए गए हैं। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित शुष्क बल्क कार्गों, स्टील तथा अन्य कार्गों की प्रहस्तन दर के अनुपात पर विचार करते हुए, केपीटी ने स्टील तथा बैग कार्गों की प्रहस्तन दर 16127 टन प्रतिदिन और टिम्बर लट्ठों की प्रहस्तन दर 10080 टन प्रतिदिन निर्धारित की है।
- केपीटी ने बार्जों के आवागमन के आधार पर तुना जेट्टी में अधिकतम 4 सं. एक्सवेटरों (ii). की तैनाती को तर्कसंगत टहराने की मांग की थी। केपीटी के अनुसार, बार्जों के माध्यम से कार्गों का आवागमन केवल उच्च ज्वार भाटा के दौरान ही संमव होगा, परिणामस्वरूप प्रत्येक बार्ज द्वारा एक दिन में केवल दो चक्कर ही लगाए जाएंगे। 660 मीटर की जेट्टी लम्बाई के लिए 1500 मी.ट. की 6 बार्जों की तैनाती और एक दिन में प्रत्येक बार्ज द्वारा दो चक्कर लगाए जाने पर विचार करते हुए, केपीटी ने बार्जों की कार्गो प्रहस्तन क्षमता 6.57 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित की है। तदनुसार, तदन्रूपी मात्रा प्रहस्तित करने के लिए, ऊपर की गई चर्चा के अनुसार एक्सकवेटरों की प्रहस्तन दर के आधार पर, केपीटी ने 4 सं. एक्सकवेटरों की आवश्यकता निर्धारित की है। इसके अलावा, केपीटी ने बंदर बेसिन परियोजना के लिए इस प्राधिकरण द्वारा पारित पूर्ववर्ती आदेश के संदर्भ में लिया है, जिसमें केपीटी ने पुष्टि की थी कि तकनीकी पैरामीटरों जैसे घाट लम्बाई, लेआउट, कार्गो मिश्रण, घाट की आकृति केक मामले में बार्जों की स्थिति पर विचार करते हुए, बंदर बेसिन के मामले में 460 मीटर की कुल बार्ज जेट्टी लम्बाई पर विचार करते हुए जिसे 3 सं. एक्सवेटर लिया गया है। प्रस्तावित परियोजना की 660 मीटर बार्ज जेट्टी लम्बाई के लिए 4 सं. एक्सवेटर पूर्णतः तर्कसंगत है। केपीटी द्वारा प्रस्तुत तर्क पर विचार किया गया है।

660 मीटर की प्रस्तावित बार्ज जेट्टी की लम्बाई के संदर्भ में, केपीटी ने ओटीबी से तुना बार्ज जेट्टी तक कार्गों को ले जाने के लिए अपेक्षित 6 सं. बार्जों को व्यवस्थित करने के लिए जेटटी लम्बाई निर्धारित की है।

- (iii). (क). दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र के अनुसार, 70 प्रतिशत का कारक केवल एक बार सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए लागू किया जाना है। बार्ज प्रहस्तन सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, केपीटी ने दो स्तरों पर 70 प्रतिशत का कारक लागू किया है। प्रथम, आवागमनों की संख्या प्रति घंटा प्रति एक्सकवेटर (अर्थात 100 फेरे गुणा 70 प्रतिशत) पर लदाई कारक के रूप में और दूसरा मानकों में यथा निर्धारित समग्र क्षमता गणना में।
 - (ख). मानक क्षमता निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक प्रत्येक पैरामीटर में पृथक कुशन की अनुमित नहीं देते हैं। जैसािक केपीटी द्वारा बंदर बेसिन मामले में पृष्टि की गई है, 100 फेरे प्रति घंटा आपूर्तिकर्ताओं द्वारा उपलब्ध करवाई गई दित क्षमता है और ऐसी दित क्षमता का 70 प्रतिशत टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता से विपथित करने के लिए गणना में कार्य क्षमता के रूप में लिया गया है। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि 70 प्रतिशत कुशलता कारक पर विचार करते हुए, एक्सकवेटरों की सर्वोत्तम क्षमता (6.29 एमएमटीपीएल) और बार्जों के आवागमन पर आधारित सर्वोत्तम क्षमता (6.59 एमएमटीपीए) के बीच अन्तर है। चूंकि एक्सकवेटर के ज्यादा कुशल उपयोग द्वारा इस अन्तर को पूरा किया जा 'सकता है, इसलिए 73 प्रतिशत कुशलता कारक पर विचार किया गया है जो एक्सकवेटरों की क्षमता को 6.57 एमएमटीपीए में परिवर्तित करता है।
- (iv). 73 प्रतिशत के लदाई कारक के साथ 100 फेरे प्रति एक्सकवेटर प्रति घंटा पर विचार करते हुए और 24 घंटे प्रति एक्सकवेटर प्रतिदिन के परिचालन घंटों के आधार पर, शुष्क बल्क कार्गों की प्रहस्तन दर 4 एक्सकवेटरों द्वारा 31536 टन प्रतिदिन परिगणित होती है। केपीटी द्वारा यथा सुविचारित शुष्क बल्क कार्गों, स्टील तथा अन्य कार्गों की प्रहस्तन दर के अनुपात पर विचार करते हुए, स्टील तथा बैग कार्गों की प्रहस्तन दर 16818 टन प्रतिदिन परिगणित होती है और लकड़ी के लट्ठों की प्रहस्तन दर 10511 टन प्रतिदिन परिगणित होती है।

यह उल्लेखनीय है कि बार्ज जेट्टी में 3 ईएलएल क्रेनों के स्थान पर 4 एक्सकवेटरों की तैनाती शुष्क बल्क कार्गों, स्टील तथा बैग कार्गों और लकड़ी के लट्ठों की उच्च्तर प्रहस्तन दर पर तब विचार करने के परिणामस्वरूप है जब बहुउददेशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित शुष्क बल्क कार्गों, स्टील तथा बैग कार्गों से तलना की जाती है।

- (v). सर्वोत्तम क्षमता की गणना में सुविचारित शुष्क बल्क कार्गों, स्टील तथा बैग कार्गों और लकड़ी के लट्ठों के क्रमशः 71.81 प्रतिशत, 1.33 प्रतिशत और 26.86 प्रतिशत का कार्गों मिश्रण पिछले चार वर्षों अर्थात् 2008–09 से 2011–12 के दौरान बार्जों के माध्यम से केपीटी में प्रहस्तित वास्तविक कार्गों पर आधारित बताया गया है।
- (vi). इस प्रकार, कार्गो मिश्रण की प्रतिशतता और शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो और लकड़ी के लट्ठों की अलग—अलग प्रहस्तन दर के आधार पर, तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा यथा निर्धारित 6.29 एमएमटीपीए की बजाय 70 प्रतिशत उपयोगिता की दर से 6.57 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष परिगणित होता है।

(ख). बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में फ्लोटिंग क्रेनः

(i). फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती ओटीबी में कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए परिकल्पित की गई है। फ्लोटिंग क्रेनों की संख्या/गणना के लिए दिशानिर्देशों में कोई पृथक मानक उपलब्ध नहीं हैं। फ्लोटिंग क्रेन ओटीबी में लंगर डालकर खड़े किए गए बिना गियर वाले पोतों के लिए परिकल्पित की गई है। फ्लोटिंग क्रेन केपीटी में बड़े आकार के बिना गियर वाले जलयानों के आगमन को प्रोत्साहित करने के लिए तैनात किया जाना बताया गया है जिससे व्यवसाय को मालभाड़े की लागत कम करने में मदद मिल सकती है। केपीटी के अनुसार, वर्तमान में कुल पोतों के 10 प्रतिशत से कम ही बिना गियर के पोत हैं। हालांकि बिना गियर वाले पोतों की हिस्सेदारी भिक्य में बढ़ सकती है, इसलिए वर्तमान में बिना गियर के पोतों के परिवेश पर पर्याप्त विचार किया गया देखा गया है। दिया गया है कि फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.5 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है (जैसा बाद में चर्चा की गई है), बार्ज जेट्टी में

सर्वोत्तम क्षमता का लगभग 72 प्रतिशत प्रहस्तित करने के लिए एक फ्लोटिंग क्रेन पर्याप्त है। भविष्य में बिना गियर वाले पोतों की मांग को पूरा करने के लिए एक फ्लोटिंग क्रेन की तैनाती के साथ साध्यता रिपोर्ट तैयार की गई है। बार्ज जेट्टी (6.29 एमएमटीपीए) और फ्लोटिंग क्रेन (4.5 एमएमटीपीए) की सर्वोत्तम क्षमता के बीच अन्तर के संदर्भ में, केपीटी का मत है कि इस अन्तर को ओटीबी में अन्य तीन पक्षों द्वारा तैनात की गई फ्लोटिंग क्रेनों के उपयोग से पूरा किया जा सकता है। अतः, क्षमता में अन्तर बीओटी प्रचालक द्वारा स्वामित्व आधार पर अथवा किराया आधार पर दूसरी फ़्लोटिंग क्रेन की तैनाती के लिए नहीं है।

कंपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता 4.55 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की (ii). है। 70 प्रतिशत के लदाई कारक के साथ 1300 टन प्रतिदिन की दर से शुष्क बल्क कार्गों की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए और 24 परिचालन घंटे प्रति क्रेने प्रतिदिन के आधार पर, केपीटी ने शुष्क बल्क कार्गों की प्रहस्तन दर 21840 टन प्रतिदिन निर्धारित की है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित शुष्क बल्क कार्गों, स्टील तथा अन्य कार्गों की प्रहस्तन दर का अनुपात लागू करते हुए, केपीटी ने 11640 टन प्रतिदिन की दर से स्टील तथा बैग कार्गों की प्रहस्तन दर और 7272 टन प्रतिदिन की दर से लकड़ी के लट्ठों की प्रहस्तन दर पर निर्घारित की है। फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, केपीटी ने दो स्तरों पर 70 (iii).

प्रतिशत के क्शन कारक उपलब्ध करवाए हैं।

इस आधार पर कि शुष्क बल्क के लिए 1300 टन प्रति घंटा की प्रहस्तन दर आपूर्तिकर्ताओं द्वारा किएँ गए दावे के अनुसार है, 70 प्रतिशत का लदाई कारक केपीटी के मामले में बंदर बेसिन में फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता गणना में सुविचारित किया गया था। तथापि, एक्सकवेटरों के मामले में पहले दिए गए कारणों से, 73 प्रतिशत का कारक दिशानिर्देशों में निर्धारित 70 प्रतिशत के मानक के अलावा सुविचारित किया गया है। यह शुष्क बल्क कार्गों की प्रहस्तन दर 22776 टन/दिन पर विचार करने के परिणामस्वरूप हुआ है। बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देशों में यथा निर्घारित शुष्क बल्क कार्गों, स्टील तथा अन्य कार्गों की प्रहस्तन दर का अनुपात लागू करते हए, स्टील तथा अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर क्रमशः 12144 टन/दिन और 7584 टन/दिन

इस प्रकार, कार्गो मिश्रण की प्रतिशतता और शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो (iv). और लकड़ी के लट्ठों की अलग-अलग प्रहस्तन दर के आधार पर फ्लोटिंग क्रेन की सर्वोत्तम क्षमता केपीटी द्वारा यथा निर्घारित 4.55 मिलियन टन प्रतिवर्ष की बजाय 70 प्रतिशत उपयोगिता की दर से 4.74 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित होती है।

> यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) में अधिकृत सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए कार्गी प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण के मामले में, फ्लोटिंग क्रेन की क्षमता 4.47 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित किया गया है। एमओपीटी के मामले में, फ्लोटिंग क्रेन शुष्क बल्क कार्गों के प्रहस्तन के प्रयोजन के लिए है और कंपीटी के मामले में, फलॉटिंग क्रेन मिश्रित कार्गों के प्रहस्तन के लिए परिकल्पित की गई है।

केपीटी ने प्रस्तावित सुविधा के लिए 16.07 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र और 0.91 हैक्टेयर जल क्षेत्र के (ग). आबंटन का प्रस्ताव किया है। 16.07 हैक्टेयर भूमि क्षेत्र में से, 15 हैक्टेयर भूमि बैकअप क्षेत्र के रूप में उपयोग किए जाने के लिए प्रस्तावित की गई है। शेष क्षेत्र अनुषंगी सुविधाओं जैसे जेट्टी क्षेत्र, संपर्क ब्रिज, आदि के लिए उपयोग किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कुल क्षेत्र अपेक्षा के लिए पत्तन के निर्णय पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

पूंजी लागतः (v).

हम पूंजी लागतों का विश्लेषण शुरू करें इससे पहले यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा (क). कि केपीटी ने कुल पूजी लागत अनुमानन में अपफ्रंट भुगतान के लिए रु० 800.90 लाख की राशि पर विचार किया है। यह राशि केपीटी द्वारा सृजित और प्रचालक को हस्तांतरिक किया जाने वाला घाट, स्टेकिंग क्षेत्र, बैकअप क्षेत्र तथा विद्युतीकरण जैसी परिसंपत्तियों की लागत के लिए केपीटी को बीओटी प्रचालक द्वारा किया जाने वाला भुगतान बताया गया है। केपीटी ने बताया है कि वर्ष 2013 को उक्त परिसंपत्तियों की बहीखाता कीमत रू० 367.05 लाख है। लागतकरण में निम्नतर मूल्य पर विचार करने से केपीटी को अंत में नुकसान होगा। इसलिए, मूल्यांकनकर्ता द्वारा यथा निर्धारित और केपीटी द्वारा यथा सुविचारित मूल्य रु० ८००.९० लाख को खाते में लिया गया है।

रु0 800.90 लाख की मूल्यनिर्धारण राशि को बार्ज जेट्टी तथा बर्थ किराया गतिविधि में कार्गी प्रहस्तन गतिविधि से संबंधित सिविल तथा उपस्कर पूंजी लागतों के बीच तीन हिस्सों में क्रमशः 42.55 : 1.69 : 55.77 के अनुपात में बांटा गया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(ख). बार्ज प्रहस्तन सुविधाः

केपीटी द्वारा यथा अनुमानित प्रहस्तन गतिविधि के लिए पूंजी लागत रु० 155.91 करोड़ है जिसमें से रु० 100.16 करोड़ सिविल पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है और शेष रु० 55.75 करोड़ केपीटी द्वारा उपस्कर पूंजी लागतों के लिए अनुमानित किया गया है।

- (i). सिविल कार्यः
 - (क). अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन न्यास द्वारा दिए गए अनुमानों के अनुसार सिविल लागत पर विचार करने की अपेक्षा करता है। केपीटी ने सिविल लागतों का अनुमान रुठ 100.16 करोड़ बताया है। यह अनुमानित लागत बैकअप क्षेत्र के विकास, संपर्क सड़क के विकास, कार्यालय भवन के निर्माण, अग्निशमन व्यवस्था, अनुषंगी अवसंरचना, केपीटी को अपफ्रंट भुगतान तथा 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत से संबंधित है।
 - (ख). केपीटी ने सिविल लागत की कुछ मदों के लिए दर विश्लेषण भेजा है जिसपर विश्वास किया गया है। जैसा दर विश्लेषण में देखा गया है, केपीटी ने वर्ष 2011 के लिए अपनी दर अनुसूची तथा प्रचलित बाजार दरों के आधार पर सिविल कार्यों का अनुमान लगाया है। अग्निशमन व्यवस्था और अनुषंगी अवसंरचना लागतें एकमुश्त आधार पर अनुमानित किया बताया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित कार्यों प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत पर विश्वास किया गया है।
 - (ग). रेलवे लाइन बिछाने की लागत का सुविधा पर कार्गों के प्रहस्तन पर सीधे तौर पर प्रभाव नहीं पड़ेगा। ऐसी स्थित में, यह लागत सिविल लागत दिखाई देती है और इसलिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए सिविल लागत के अनुमानन के अधीन सुविचारित किया जाना है। सिविल लागतों के अधीन रेलवे लाइन बिछाने की लागत पर विचार करने के लिए कंपीटी से अनुरोध किए जाने के बावजूद, कंपीटी ने इस आधार पर ऐसा नहीं किया है कि इसे सिविल या अभियांत्रिक लागत पर विचार किए जाने के बावजूद, रेलवे की पूंजी लागत कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की पूंजी लागत से संबंधित है। तथापि, यह ध्यान में रखना होगा कि रेलवे लाइन बिछाने की लागत पर विचार करनेसे परिचालन लागतों जैसे मरम्मत, मूल्यझास आदि की गणना पर बोझ पड़ेगा, जो सिविज लागतों पर मरम्मतों तथा मूल्यझास एवं उपस्कर लागतों की गणना के लिए मिन्न—मिन्न प्रतिशतताएं करती हैं। रेलवे लाइन बिछाने की लागत हमारे विश्लेषण में सिविल लागतों के अधीन सुविचारित की गई है।
 - (घ). कंपीटी ने अपफ्रंट भुगतान को पूंजी सिविल लागत की मद के रूप में मुविचारित किया है। उक्त अपफ्रंट भुगतान सिविल कार्यों जैसे कस्टम फैन्सिंग वॉल तथा बैकअप क्षेत्र से संबंधित कार्यों की कंपीटी द्वारा प्रोद्भूत लागत की वसूली का प्रतिनिधित्व करती है और जिसे वीओटी प्रचालक को हस्तांतरित करने का प्रस्ताव किया गया है। पहले उल्लिखित कारणों से, विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
 - (ङ). कंपीटी ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुक्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित अनुमानित सिविल तथा उपस्कर के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमान लगाने की बजाय अनुमानित सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत और अनुमानित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अलग—अलग विचार किया है। इस विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (ii). उपस्कर लागतः
 - (क). जैसाकि पहले बताया गया है, तुलना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा पर केपीटी द्वारा विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित उपस्कर की विशिष्टता बहुउद्देशीय कार्गों के प्रहस्तन के लिए 2008 के अपफ्रंट दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट सुसज्जा योजना से भिन्न है। केपीटी ने बैकअप क्षेत्र में कार्गों प्रहस्तन के लिए 4.5 घ.मी. एक्सकवेटर की 4 संख्या, 5 मी.ट. फोर्क लिफ्ट की 6 संख्या, 10 टन फोर्कलिफ्टों की 3 सं., 10 मी.ट. पे लोडरों की 12 सं.

और कार्गी प्रहस्तन के लिए एक्सकवेटरों की 4 सं. के उपयोग का प्रस्ताव किया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को यह अधिकार देता है कि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव वाली पत्तन की विशिष्ट परिस्थितियों के मददेनजर पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन किया जा सकता है। चूंकि बार्ज जेट्टी में परिकल्पित सज्जा योजना व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुसार है और यह नोट करते हुए हैं कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने केपीटी द्वारा प्रस्तावित उपरकर की तैनाती पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, यह प्राधिकरण सज्जा योजना पर विचार करने तथा उपर्युक्त उपस्कर की संख्याओं के अनुमान को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त है।

केपीटी ने एक एक्सकवेटर की लागत 810000 यूरो के संदर्भ में बजटीय (ख). कोटेशन भेजी है। केपीटी ने लगता है एक्सकवेटरों के मामले में ईपीसीजी लाभ के बाद सीमाशुल्क को लिया है। सुविचारित परिवहन लागत भी कोटेशन द्वारा समर्थित की गई है। तदनुसार, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित 4 एक्सकवेटेरों की लागत रु० 25.72 करोड़ प्रचलित विनिमय दर पर विचार

करते हुए उपयुक्त पाई गई है।

5मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रकों की लागत रू० 17.27 लाख केपीटी द्वारा प्रेषित (刊)。 सेल्स कोटेशन द्वारा समर्थित की गई है। बिक्री कर घटक पर विचार किया गया है। तदनुसार, 5मी.ट. फोर्कलिफ्ट की 6 सं. की लागत केपीटी द्वारा रु0 1.04 करोड़ परिगणित की गई है।

10मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रकों की लागत रु० 33.60 लाख केपीटी द्वारा प्रेषित (日). सेल्स कोटेशन द्वारा समर्थित की गई है। बिक्री दर घटक पर विचार किया गया है। तदनुसार, 10मी.ट. फोर्कलिफ्ट की 3 सं. की लागत केपीटी द्वारा

रु० 1.01 करोड परिगणित की गई है।

10मी.ट. पेलोडरों की लागत किसी दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित नहीं किए (જૅ). गए हैं। तथापि, केपीटी द्वारा सुविचारित पेलोडर की इकाई लागत कुछ अन्य महापत्तनों जैसे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) (मामला सं टीएएमपी / 39 / 2008 – वीपीटी दिनांक 12 फरवरी 2009 – बहुउद्देशीय प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए) और पासदीप पतान न्यास (पीपीटी) (मामला सं. टीएएमपी/43/2009-पीपीटी दिनांक 19 जनवरी 2010 – बहुउद्देशीय कार्गी प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्घारित करते हुए) से संबंधित मामलों में स्विचारित समान उपस्कर की लागत से तुलनीय पाया गया है। उपर्युक्त के मददेनजर, केपीटी द्वारा यथा प्रेषित पेलोडर की पूंजी लागत पर विश्लेषण में विचार किया गया है।

बंदर बेसिन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान, केपीटी ने स्टेक (च). यार्ड में कार्गी प्रहस्तन के लिए उपयोग किए जाने वाले एक्सकवेटर की लागत रु० 29 लाख के संदर्भ में कोटेशन भेजी थी। केपीटी द्वारा कोटेशन में यथा निर्दिष्ट एक्सकवेटर की इकाई लागत में केपीटी द्वारा उत्पाद शुल्क और बिक्री कर घटक जोड़ा गया है। इस प्रकार, तब 3 एक्सकवेटरों की लागत लगभग रु० 1 करोड़ परिगणित हुई थी। इसी तरह, केपीटी ने 4 एक्सकवेटरों की लागत रु० 1.33 करोड़ परिगणित की थी जिसपर इस

विश्लेषण में भी विचार किया गया है।

इलैक्ट्रिफिकेशन, नेविगेशन प्रणालियों तथा संचार प्रणालियों के मामले में पूंजी (ড). लागत का अनुमान लगाने का आधार एकमुश्त आधार पर आधारित बताया गया है क्योंकि इन अनुषंगी प्रणालियों के लिए इस स्थिति में विस्तृत लागतंकरण केपीटी द्वारा संभव नहीं पाया गया है। इस संबंध में लागत अनुमान व्यवहार्यता रिपोर्ट द्वारा समर्थित किए गए हैं और विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

धर्मकांटे की लागत रु० 15.30 लाख केपीटी द्वारा प्रेषित कोटेशन द्वारा (ज). समर्थित है। बिक्री कर तथा वैट घटक तथा संस्थापन प्रभार पर विचार किया गया है। तदनुसार, धर्मकांटे की 5 सं. की लागत केपीटी द्वारा रु० 90.23 लाख परिगणित किया गया है।

- (झ). केपीटी ने अपफ्रंट भुगतान को पूंजी उपस्कर लागत की मद के रूप में माना है। उक्त अपफ्रंट भुगतान बीओटी प्रचालक से हाइ मस्ट टावर के विद्युतीकरण की लागत की वसूली करने का प्रतिनिधित्व करता है। पहले उल्लिखित कारणों से, केपीटी द्वारा उपस्कर लागत के हिस्से के रूप में पत्तन द्वारा प्राप्ति—योग्य अपफ्रंट भुगतान की राशि पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ण). पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, केपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत पर विश्वास किया गया है।

(ग). ओटीबी की फ्लोटिंग क्रेनः

- (i). केपीटी ने फ्लोटिंग क्रेन की लागत के संदर्भ में 1900000 यूरो की कोटेशन भेजी थी। ईपीसीजी लाम के बाद सीमाशुल्क फ्लोटिंग क्रेन के मामले में सुविचारित किया गया है। फ्लोटिंग क्रेन की पूंजी लागत में डम्ब बार्ज तथा टग की लागत शामिल है। केपीटी ने डम्ब बार्ज तथा टग की लागत के संदर्भ में कोटेशन भेजी है। तदनुसार, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित फ्लोटिंग क्रेन की लागत रु० 28.38 प्रचलित विनिम्म्य दर पर विचार करते हुए उपयुक्त दिखाई देता है।
- (ii). पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, केपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध लागत पर विश्वास किया गया है।

(घ). बर्थिंग गतिविधिः

- (i). अपफ्रंट प्रशुक्क दिशानिर्देश पत्तन से सिविल लागत का अनुमान लगाने की अपेक्षा करते हैं। बर्थिंग गतिविधि से संबंधित पूंजी लागत का केपीटी द्वारा रु० 85.48 करोड़ अनुमान लगाया गया है। यह लागत पाइल फाउंडेशन, पाइल मफ, मेन बीम, सेकेंडरी बीम, प्रिकास्ट, कास्ट-इन-सीटू तथा स्लैब पर कोट पहनाना, डायग्राम दीवार, मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फेन्डर तथा लैडर), केपिटल निकर्षण, केपीटी को अपफ्रंट राशि के लिए है और विविध लागत 5 प्रतिशत की दर से है।
- (ii). कंपीटी ने बर्थिंग गतिविधि जैसे पाइल फाउंडेशन, पाइल मफ, मेन बीम, सेकेंडरी बीम, प्रिकास्ट, कास्ट—इन—सीटू तथा स्लैब पर कोट पहनाना, डायग्राम दीवार के लिए चलाए जाने हेतु प्रस्तावित कुछ सिविल कार्य के लिए दर विश्लेषण भेजा है। बोलार्ड, फेन्डर तथा लैडर्स जैसी मूरिंग तथा बर्थिंग सहायताओं की पूंजी लागत का 25 सैटों के लिए रु० 2 लाख प्रत्येक के अनुसार अनुमान लगाया है।
- (iii). केपीटी ने केपिटल निकर्षण की लागत का अनुमान रु० 37.20 करोड़ लगाया है। रु० 965 / प्रति घ.मी. की दर पर विचार करते हुए, केपीटी ने कुल निकर्षण लागत रु० 43.40 करोड़ निर्धारित की है। केपीटी ने बताया है कि उक्त लागत 840 मीटर की सम्पूर्ण जेट्टी लम्बाई से संबंधित है। यह विचार करते हुए कि संदर्भाधीन परियोजना के लिए जेट्टी 660 मीटर है, केपीटी ने संदर्भित प्रस्ताव के अधीन केपिटल निकर्षण के लिए रु० 37.20 करोड़ की राशि पर अनुपाततः विचार किया है।

केपीटी से इस आधार पर रु० ९६५/-- प्रति घ.मी. की दर पर विचार करने का औदित्य मांगा गया था कि विभिन्न निकर्षकों की तैनाती क्रीक की बहुत कम चौड़ाई के कारण अपेक्षित होगी और ज्वारभाटीय कारक की वजह से सीमित समय उपलब्ध होगा। केपीटी द्वारा प्रेषित दस्तावेजी साक्ष्य से, यह देखा गया है कि केपीटी ने सात पक्षों द्वारा उद्धरित की गई दरों की औसत के आधार पर रु० 965/- की दर परिगणित की गई है और आकस्मिकताओं, वृद्धि, स्थापना प्रभारों के लिए प्रावधान को खाते में लिए जाने के बाद। हालांकि विषमताएं निकर्षण की उच्चतर दर को तर्कसंगत ठहरा सकती हैं, परन्त् केपीटी द्वारा सुविचारित रु० 965/- प्रति घ.मी. की केपिटल निकर्षण की दर उच्चतर दिखाई देती है जब अन्य पत्तनों में केपिटल निकर्षण के लिए दर रु० 300 /--प्रति घ.मी. से रु० ५०० / – प्रति घ.मी. के बीच रहती है। इस स्थिति के मद्देनजर तथा चूंकि प्रतिस्पर्धी दरें केपीटी के लिए उपलब्ध हैं, यह उपयुक्त होगा कि सात पक्षों द्वारा उद्धरित की गई दरों में से केपिटल निकर्षण की सबसे कम दर पर विचार किया जाना चाहिए था। पत्तन द्वारा अनुमानित प्रतिशत पर आकस्मिकताओं, वृद्धि, स्थापना प्रभारों के लिए प्रावधान को लेखा में लिए जाने के बाद यह रु० ७११ / – प्रति घ.मी. परिगणित होता है। तदनुसार, केपिटल निकर्षण लागत, केपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए, पत्तन द्वारा अनुमानित रु० 37.20 करोड़ की बजाय रु० 27.37 करोड़ पर विचार किया गया है।

(iv). बीओटी प्रचालक से पत्तन द्वारा प्राप्ति—योग्य अपफ्रंट भुगतान की राशि जेट्टी में चलाए गए सिविल कार्यों की लागत के लिए है। पहले उल्लिखित कारणों से, पत्तन द्वारा यथा अनुमानित अपफ्रंट भुगतान की राशि पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(v). कंपीटी ने बर्थिंग गतिविधि से संबंधित अनुमानित पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत पर विचार किया है। हालांकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुक्क दिशानिर्देश प्रहस्तन गतिविधि के मामले में कुल अनुमानित सिविल लागत के 5 प्रतिशत की दर से विविध पूंजी लागत का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है, परन्तु बर्थिंग सेवा के अधीन विविध पूंजी लागत के अनुमानन के लिए विशिष्ट रूप से दिशानिर्देशों में प्रावधान नहीं किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) की विभिन्न परियोजनाओं, वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) में कोयला टर्मिनल, मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) में बहुउद्देशीय तथा अभियंत्रीकृत बर्थों, चेन्नई पत्तन न्यास में लिक्विड कार्गो के प्रहस्तन के लिए बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुक्क के मामले में, इस प्राधिकरण ने बर्थिंग सेवा के अधीन आकस्मिकताओं की पूर्ति के लिए 5 प्रतिशत विविध पूंजी लागत पर विचार किया था। उपर्युक्त मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के मद्देनजर, बर्थ की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर बर्थिंग गतिविधि के अधीन विविध पूंजी लागत को लेखा में लिया गया है, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

(vi). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम, दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, अनुमानित संशोधित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर परिकलित किया गया है।

(vii). परिचालन लागतः

(क). बार्ज प्रहस्तन सुविधाः

(i). ईंधन लागतः

(क). कंपीटी ने प्रत्येक प्रकार के उपस्कर के लिए ईंघन लागत निर्धारित करने के लिए 6132 परिचालन घंटों (अर्थात् 365 दिन * 24 घंटे * 70%) पर विचार

(ख). इस संबंध में विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, 32 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सकवेटर का ईधन उपमोग, बैकअप क्षेत्र में 12 लिटर प्रति घंटा प्रति एक्सकवेटर और ट्रकों तथा ट्रेलरों के लिए रु० 15 प्रति टन की ईधन लागत किसी विश्लेषण द्वारा तर्कसगत नहीं ठहराए गए हैं। यह दोहराया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी, केपीटी ने उपयुक्त उपस्कर के ईधन उपमोग के समर्थन में कोई विश्लेषण नहीं मेजा था। तथापि, इस आधार पर कि ईधन उपभोग एम्पीरिकल आब्जरवेशन तथा निर्माताओं के साथ हुई चर्चा और वास्तविक उपभोग के आधार पर आधारित है, इस प्राधिकरण ने उपयुक्त उपस्कर के लिए ईधन उपभोग पर विचार किया था। चूंकि केपीटी ने बंदर बेसिन मामले में यथा सुविचारित प्रत्येक उपस्कर के लिए ईधन उपभोग की समान मात्रा पर विचार किया है, इसलिए तुना बार्ज जेट्टी के मामले में भी इसपर विश्वास किया गया है।

(ग). केपीटी द्वारा 5 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रक, 10 मी.ट. फोर्कलिफ्ट ट्रक तथा 10 मी.ट. पेलोडर के लिए सुविचारित क्रमशः 7 लिटर प्रति घंटा, 10 लिटर प्रति घंटा और 12 लिटर प्रति घंटा का ईंघन उपभोग 2008 के अपफ्रंट प्रशुक्क दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है और इसलिए इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(घ). केपीटी द्वारा सुविचारित डीजल की इकाई दर रु० 52.12 प्रति लिटर इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने के समय प्रचलित डीजल की दर के संदर्भ में अद्यतन किया गया है।

(ii). बिजली लागतः 16.067 हैक्टेयर भूमि के विद्युतीकरण के संबंध में बिजली लागत का अनुमान पत्तन द्वारा रु० 9.80 प्रति इकाई की दर से 240000 इकाईयां प्रति हैक्टे,यर प्रतिवर्ष के बिजली उपभोग के आधार पर लगाया गया है।

> यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि केपीटी द्वारा अंगीकृत 2.4 लाख इकाईयां प्रतिवर्ष प्रति हैक्टेयर के बिजली उपभोग हेतु मानक लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित बिजली उपभोग प्रतिमानक है।

बहुउद्देशीय वर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क दिशानिर्देश यार्ड के विद्युतीकरण के लिए विजली के उपभोग के लिए प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। किन्तु, यार्ड का विद्युतीकरण आवश्यक है। लिक्विड बल्क टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को लेते हुए केपीटी द्वारा यथा सुविचारित 240000 इकाईया प्रति हैक्टेयर प्रतिवर्ष का बिजली उपभोग इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। लिक्विड कार्गो टर्मिनल से इतर अन्य अपफ्रंट प्रशुक्क मामलों में ऐसा दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया है।

बिजली की इकाई लागत के समर्थन में केपीटी द्वारा प्रेषित गणनाएं रु० 9.38 प्रति इकाई दर्शाती हैं। बिजली की यही इकाई तेल जेट्टी से संबंधित केपीटी के अन्य अपफ्रंट प्रस्ताव में सुविचारित की गई है, जिसपर इस प्राधिकरण द्वारा लगातार विचार किया जाता रहा है। अतः, इस विश्लेषण में सुविचारित बिजली की लागत रु० 9.38 प्रति इकाई है।

- (iii). सिविल कार्य पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान केपीटी द्वारा सिविल लागत के 1 प्रतिशत और अभियांत्रिक उपस्कर पर 5 प्रतिशत की दर से लगाया गया है, जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (iv). बीमा लागत का अनुमान सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत और अन्य व्यय केपीटी द्वारा अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर लगाया गया है जोकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है।
- (v). मूल्यहास परिसंपत्तियों के प्रासंगिक समूह के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धित के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत, उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत और रेलवे साइडिंग पर 13.91 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है और अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार है।
- (vi). अपफ्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए लाइसेंस शुल्क तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमानित किया गया है।

यह दोहराया जा सकता है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी / 21 / 2010—सीओपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा केपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पट्टा किरायों का निर्धारण किया है।

लाइसेंस शुल्क लागू वृद्धि कारक को लेखा में लेने के बाद 'गोदियों के भीतर भूखंड' श्रेणी के लिए प्रासंगिक कंपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार दरों के आधार पर रू० 195.49 प्रति वर्ग मी. प्रतिवर्ष की दर से 141670 वर्ग मी. बैकअप क्षेत्र तथा गोदियों के भीतर 19000 वर्ग मी. भूखंड के लिए पत्तन द्वारा अनुमान लगाया गया है। इसी तरह, 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के खंड 6.2.2.3 (त) में यथा विनिर्दिष्ट, भूमि क्षेत्र के लिए लागू सुविचारित दर के 50 प्रतिशत होते हुए रू० 97.74 प्रति वर्ग मी. की दर से 9108 वर्ग मी. जल क्षेत्र के लिए पत्तन द्वारा लाइसेंस शुल्क का अनुमान लगाया गया है। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित लाइसेंस शुल्क इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

- (ख). ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेनः
 - (i). ईंधन लागतः
 - (क). केपीटी ने बंदर बेसिन मामले में हमारे द्वारा यथा सुविचारित कार्य घंटों के दौरान 96 लिटर प्रति घंटा और निष्क्रिय घंटों के दौरान 12 लिटर प्रति घंटा के ईंधन उपभोग पर विचार किया है। उक्त ईंधन उपभोग पर तब विचार किया गया था जब आदेश सं. टीएएमपी/30/2011—एमओपीटी दिनांक 2 मई 2012 द्वारा पोतवणिकों/फ्लोटिंग क्रेनों के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण हेतु मुरूगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते समय सुविचारित किए गए ईंधन उपभोग पर आधारित था। एमओपीटी के अनुसार, निष्क्रिय घंटों के दौरान भी, क्रेन पर संस्थापित जनरेटरों को कू व्यवस्थापन, सुरक्षा लाइट और एअर कंडीशिनिंग आदि के लिए लाइट उपलब्ध करवाने हेतु हर समय कार्य करना होता है। अब भी पत्तन द्वारा प्रेषित अपेक्षित सुचना के अभाव में, यह प्राधिकरण एमओपीटी मामले तथा

बंदर बेसिन मामले में यथा अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए पत्तन द्वारा यथा प्रेषित ईंधन उपभोग पर विश्वास करता है।

- (ख). विशिष्ट प्रश्न किए जाने के बावजूद, 100 लिटर प्रति घंटा प्रति टग के ईंधन उपभोग को किसी विश्लेषण द्वारा तर्कसंगत नहीं ठहराया गया है। यह दोहराया जा सकता है कि बंदर बेसिन में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के दौरान भी केपीटी ने उपर्युक्त उपस्कर के ईंधन उपभोग के समर्थन में कोई विश्लेषण नहीं भेजा था। तथापि, अपेक्षित ब्योरों के अभाव में, तब इसपर विश्वास किया गया था। अब भी, अपेक्षित ब्योरों के अभाव में, यह प्राधिकरण केपीटी द्वारा अपनी गणनाओं में सुविचारित 100 लिटर प्रति घंटा प्रति टग के ईंधन उपभोग पर विश्वास करने के लिए बाध्य है।
- (ii). मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत फ्लोटिंग क्रेनों की लागत पर 5 प्रतिशत की दर से केपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है जोकि उपस्कर की लागत के 5 प्रतिशत की दर से मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर विचार करने के प्रतिमानक के अनुसार है।
- (iii). बीमा लागत फ्लोटिंग क्रेनों की लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है, जोकि सकल अचल परिसंपत्तियों की लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत पर विचार करने के प्रतिमानक के अनुसार है।
- (iv). मूल्यहास स्ट्रेट लाइन पद्धित के अधीन कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दरों के अनुसार फ्लोटिंग क्रेनों की लागत पर 3.34 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है और उपस्कर की लागत के कम्पनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास की गणना करने के प्रतिमानक के अनुसार है।
- (v). अपफ्रंट दिशानिर्देश सकल अचल परिसंपत्तियों के 5 प्रतिशत पर 'अन्य व्यय' का अनुमानन विनिर्दिष्ट करता है। वह तरीका जिसमें अन्य व्ययों का अनुमान लगाया गया है, अस्पष्ट रह गया है। अतः, अन्य व्यय उपस्कर की सकल लागत के 5 प्रतिशत पर पूनःपरिकलित किया गया है।

(ग). बर्थिंग गतिविधिः

(i). दिशानिर्देश बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर अनुमान लगाए जाने वाली बर्धिंग सेवा के लिए परिचालन लागत की अपेक्षा करते हैं।

बर्थिंग गतिविधि में केपीटी द्वारा अनुमानित परिचालन लागत में बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत और अनुरक्षण के लिए 1 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिमानक के अलावा बर्थ लागत के 3.34 प्रतिशत की दर से मूल्यहास शामिल है।

यद्यपि दिशानिर्देश परिचालन लागत को बर्थ लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करते हैं, परन्तु परिसंपत्ति पर्याप्त बीमा कवर की अपेक्षा करती है और यह तथ्य कि परिसंपत्ति का मृत्य टूट-फूट की वजह से मृत्यहासित होगा, को नकारा नहीं जा सकता। अन्य महापतान न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराया निर्धारित किए जाने के समय, इस स्थिति को स्वीकार किया गया है और बीमा की लागत तथा मृत्यहास बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए सुविचारित किया गया है।

ऊपर स्पष्ट की गई स्थिति के मद्देनजर, बीमा लागत तथा मूल्यहास लागत के तत्व बर्थिंग गतिविधि से राजस्व अपेक्षा के निर्धारण के लिए परिचालन लागत का अनुमान लगाए जाने के समय भी इस मामले में सुविचारित किए गए हैं।

(ii). इसके अलावा, बर्थिंग गतिविधि के लिए परिचालनलागत अनुमानन में, लगातार सिलटेशन की वजह से केपिटल निकर्षण लागत के लगभग 57 प्रतिशत पर अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत का तत्व है।

यह दिखाई देता है कि लगातार सिल्टेशन वर्धित अनुरक्षण की मांग करती है। पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के मद्देनजर और इसलिए भी चूंकि व्यवहायता रिपोर्ट उक्त स्थिति को सहमति प्रदान करती है, यह प्राधिकरण केपिटल निकर्षण लागत के 57 प्रतिशत पर अनुरक्षण निकर्षण की लागत पर विचार करता है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बंदर बेसिन मामले में, अनुरक्षण निकर्षण लागत केपिटल निकर्षण लागत के 90 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है।

(viii). केपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध-1 रूप में संलग्न की गई है।

(क). तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु० ७६६९.६४ पर अनुमानित की गई है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित रु० ७६७७.४२ लाख के सापेक्षा परिचालन लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

इसी तरह, ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन के लिए वार्षिक राजस्व अपेक्षा रु० 1772.44 लाख पर अनुमानित की गई है जोकि पत्तन द्वारा अनुमानित रु० 1731.39 लाख के विरुद्ध परिचालन लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

(ख). बहुउद्देशीय कार्गों टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों के अनुसार, बार्ज प्रहस्तन सुविधा के मामले में, केपीटी द्वारा कुल राजस्व अपेक्षा का 90 प्रतिशत प्रहस्तन प्रमार, भंडारण प्रमार तथा विविध प्रमार के लिए 5–5 प्रतिशत प्रभाजित किया गया है। फ्लोटिंग क्रेन के मामले में, सम्पूर्ण राजस्व अपेक्षा ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गों के प्रहस्तन से पूरी की जाएगी।

(ग). बार्ज प्रहस्तन सुविधा और फ्लोटिंग क्रेन के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क सीमाएं निर्धारित की गई हैं ताकि बार्ज प्रहस्तन सुविधा में सर्वोत्तम क्षमता पर टर्मिनल का परिचालन करने के लिए अनुमानित

राजस्व अपेक्षा को ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन की सहायता से पूरा किया जा सके।

(घ). सरकार के नीति निदेश के अनुसार, तटीय कार्गो (कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह गुट्टिकाओं सहित पीओएल तथा ताप कोयल। से इतर) के लिए निर्धारित किए जाने वाले रियायती प्रशुक्क सामान्य कार्गो / पोत संबंधित प्रमारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। तदनुसार, केपीटी ने तीन कार्गो समूहों के प्रत्येक के लिए कुल सर्वोत्तम क्षमता में विदेशी तथा तटीय कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 90 प्रतिशत और 10 प्रतिशत परिकित्पत करते हुए सरकारी नीति के अनुसार तटीय कार्गों के लिए रियायती दरों का प्रस्ताव किया हैं। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि इसके द्वारा परिकित्पत तटीय / विदेशी कार्गों की हिस्सेदारी पूर्वकाल में केपीटी के कार्गों प्रोफाइल पर अधारित है। पत्तन द्वारा परिकित्पत विदेशी / तटीय कार्गों की हिस्सेदारी पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। केपीटी ने अनुमानित राजस्व अपेक्षा की पूर्ति के लिए विदेशी / तटीय कार्गों के उनके अलग—अलग संघटन के संदर्भ में प्रत्येक कार्गों श्रेणी के लिए प्रहस्तन दर निर्धारित की है। केपीटी द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण आदेश सं. टीएएमपी / 8 / 2011—केपीटी दिनांक 29 जून 2011 द्वारा केपीटी में शुष्क कार्गों वर्ध सं. 7 तथा 8 के अभियंत्रीकरण के लिए अपफ्रट प्रशुक्क के निर्धारण हेतु अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है। बदर बेसिन के मामले में भी इसी दृष्टिकोण पर विचार किया गया था।

(ङ). प्रस्तावित दरमान में, कंपीटी ने आयात कार्गों के मामले में 5 निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गों के मामले में 15 निःशुल्क दिवस परिकल्पित किए हैं जो दिशानिर्देशों के अनुसार है। कंपीटी ने अनुमान लगाया है कि कुल कार्गों का 60 प्रतिशत निःशुल्क दिवसों में निकासित किया जाएगा और बार्ज जेट्टी में प्रहस्तित कुल कार्गों का शेष 40 प्रतिशत मंडारण प्रमार आकर्षित करेगा। इसके अलावा, इस कार्गों में से, कार्गों का 50 प्रतिशत प्रथम सप्ताह के भीतर निकासित किए जाने का अनुमान है और शेष 50 प्रतिशत के दूसरे सप्ताह तक बने रहने की उप्पीद है। इससे यह स्थिति बनती है कि मंडारण प्रमार आकर्षित करने के लिए अनुमानित कुल कार्गों में से उक्त कार्गों का 100 प्रतिशत प्रथम सप्ताह में भंडारण प्रमार आकर्षित करेगा और केवल 50 प्रतिशत दूसरे सप्ताह के दौरान पत्तन में बना रहेगा। केपीटी ने अपनी मणनाओं ने उपर्युक्त स्थिति को लिया है। प्रथम सप्ताह के दौरान ऐसी परिगणित दर रु० 1.19 प्रति टन प्रतिदिन और दूसरे सप्ताह के दौरान रु० 1.785 प्रति टन प्रतिदिन है।

(च). राजस्व अपेक्षा के आधार पर, विविध प्रभार के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रस्तावित रुठ 6.10 प्रति टन के स्थान पर रुठ 5.84 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार कार्गों के प्रहस्तन से संबंधित सभी विविध सेवाएं जैसे घाट पर कार्गों की सफाई, कार्गों का भारतोलन, धूल निवारण, पर्यावरण तथा प्रबंधन, लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रभार, सुरक्षा उपाय आदि उपलब्ध करवाने के लिए समेकित प्रभार है।

(छ). बर्थिंग सेवा से राजस्व अपेक्षा, पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, पत्तन द्वारा अनुमानित रु० 3893. 02 लाख की बजाय रु० 3126.02 लाख पर अनुमानित की गई है।

6 बार्जों के लिए 1500 जीआरटी पर और 6132 परिचालन घंटों के लिए वार्जों के औसत जीआरटी पर विचार करते हुए, केपीटी ने कुल जीआरटी घंटे निर्धारित किए हैं। तदनुसार, केपीटी ने वर्थिंग गतिविधि से राजस्व अपेक्षा के आधार पर जेट्टी में प्रहस्तित बार्जों के लिए लागू किए जाने वाले रु0 7.05 प्रति जीआरटी प्रति घंटा पर वर्थ किराया प्रभार परिगणित किया गया है।

सरकार के नीति निदेश के अनुसार, तटीय पोतों के रियायती प्रशुल्क अन्य पोतों के लिए तदनुरूपी प्रमारों के 60 प्रतिशत से अनाधिक निर्धारित किया जाना है। उक्त प्रयोजन के लिए, इसके प्रमाणन द्वारा यथा वहनित पोत की स्थिति यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत 'विदेशगामी' या 'तटीय' है। मौजूदा मामले में, विदेशगामी तथा तटीय पोत ओटीबी में प्रहस्तित किए जाएंगे। तुना में, जिसके लिए अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किया जाना है, ओटीबी तथा तुना के बीच बार्ज शटलिंग प्रहस्तित किया जाएगा। अतः, तुना में विदेशगामी पोतों तथा तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रमार निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। तदनुसार, केपीटी ने जेट्टी पर प्रहस्तित बार्जों पर केवल एक दर लागू किया जाना निर्धारित किया है। संशोधित राजस्व अपेक्षा के आधार पर, बार्जों पर वसूल किया जाने वाला बर्थ किराया प्रमार रु० 5. 67 प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग होगा।

केवल भारतीय रूपए में अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार अनुमोदित करने के लिए अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट बर्थ किराये को अंतिम रूप दिए जाने के समय इस प्राधिकरण द्वारा इसपर पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। रूपया मूल्यवर्गित बर्थ किराया के लिए केपीटी का प्रस्ताव अन्य अपफ्रट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार है।

कुछ सामान्य शर्ते जैसे विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन, निःशुल्क अवधि, टन, पत्तन, टीएएमपी अन्य (ix). अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्घारित परिमाषाओं के अनुसार अपफ्रंट अनुसूची में शामिल किए गए हैं।

2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट कुछ सामान्य शर्त और अन्य महापत्तनों / निजी टर्मिनलों के दरमान में (x). एकसमान रूप से निर्धारित तथा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों जैसे विलंबित भुगतानों पर ब्याज शासित करने वाली शर्ते, बिलों को पूर्णांकित करना, उपयोक्ताओं को निजी टर्मिनल परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी, टर्मिनल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से अथवा टर्मिनल की तट आधारित सुविधाओं की खराबी या अनुपलब्धता के कारण बार्जों के निष्क्रिय रहने के मामले में बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत प्रदान करना अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किए गए हैं।

अन्य प्रशुल्क अनुसूचियों में यथा निर्धारित अधिकतम दरों से कमत प्रभारों की वसूली करने के लिए निजी (xi). टर्मिनल को उपलब्ध करवाई गई सुविधा को शासित करने वाली शर्त इस मामले में भी निर्धारित की गई है।

बर्थ किराया अनुसूची में, सामान्य शर्ते जैसे बार्ज अधिग्रहण करने के समय से परिगणित किए जाने वाले बर्थ (xii). किराये की अवधि, बर्थ में प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रमारों सहित बर्थ किराया, जैसे बर्थ अभिग्रहण करना, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, फायर वॉच, आदि और उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब बार्ज टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटा या उससे अधिक समय तक लगातार निष्क्रिय रहता है, पत्तन के दरमान में निर्धारित शर्तों और अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची के अनुसार देखे गए हैं।

कंपीटी ने यह उल्लेख करने का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित प्रहस्तन प्रभारों में बार्जों से कार्गो की उतराई (xiii). के लिए प्रभार और उसका मंडारण के स्थान तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारा तथा निर्यात कार्गों के मामले में स्टेकयार्ड में रैकों / ट्रकों से कार्गों की उतराई और आयात कार्गों के मामले में रैकों / ट्रकों पर लदाई, 15 दिनों की निःशुल्क अविध तक स्टेकयार्ड में मंडारण, लदाई स्थान पर

कार्गों का स्थानांतरण, बार्जों पर लदाई शामिल होंगे।

चूंकि बीओटी प्रचालक ओटीबी में बार्ज प्रचालन तथा स्टीवडोरिंग के लिए जिम्मेदार नहीं होगा, इसलिए (xiv). अपफ्रंट प्रशुल्क में ओटीबी में स्टीवडोरिंग प्रभार शामिल नहीं होंगे। ओटीबी में फ्लोटिंग क्रेन के किराये के लिए कार्गों प्रहस्तन प्रभारों की अनुसूची के अधीन, केपीटी ने यह नोट शामिल किया है कि स्टीवडोरिंग प्रभार उपयोक्ता / पोत स्वामी द्वारा अलग से वहन किए जाएंगे और स्टीवडोरिंग प्रभारों की राशि लाइसेंसशुदा नौभरिकों को भगतान की जाएगी।

मंडारण अनुसूची के अधीन, सामान्य शर्ते जैसे रविवारों, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों का अलग (xv). होना और नि:शुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए पत्तन के गैरकार्य दिवस, आयातों के लिए नि:शुल्क अवधि पोत के कार्गों की उतराई के पूरा होने की तारीख से गिनती की जाएगी, लाइटरों से घाट पर कार्गों की पूर्ण उतराई की तारीख से शुरू करने के लिए स्ट्रीम में लाइटरों में कार्गो उतराई के मामले में नि:शुल्क अवधि , अंतरणों के रूप में भंडारित आयात कार्गों के मामले में और पुन:निर्यात में जब परिवर्तित कियाँ जाता है तब निःशुल्क अवधि निर्यात दस्तावेजों जैसे शिपिंग बिल, उस तारीख से निर्यातों के लिए नि:शुल्क अवधि की गणना जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है, किसी कारण से वापिस लाए गए निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि जब कार्गो स्थानांतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है, उस समय से आयात तथा निर्यात दोनों के लिए जोखिमपूर्ण कार्गों के लिए नि:शुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार तथा अवकाश दिवस शामिल करना, निर्धारित निःशुल्क दिवसों के बाद कार्गों के विराम के लिए टर्मिनल के गैर कार्यदिवसों तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए भंडारण प्रभार देय होगा, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपार्जित नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक उस समय कार्गी की सुपुर्दगीं / नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है, पत्तन के दरमान तथा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में भी निर्धारित शर्तों के अनुसार देखा गया है।

- (xvii). कंपीटी ने भंडारण अनुसूची के अधीन एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि जोखिमपूर्ण कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट की गई सामान्य दरों से दोगुने पर वसूल किया जाएगा। खंड 5.7.3 जोखिमपूर्ण कंटेनरों / कार्गो के मामले में प्रहस्तन तथा भंडारण प्रमारों पर 25 प्रतिशत की सीमा तक प्रीमियम का निर्धारण विनिर्दिष्ट करता है। तदनुसार, दिशानिर्देश स्थित दर्शाने के लिए उक्त टिप्पणी संशोधित की गई है।
- 11.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2008 से प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले शोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में मिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किए जाएंगे। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और संमायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी। वर्तमान मामले में, चूंकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में सुविचारित पूंजी लागत का अनुमानन और परिचालन लागत की इकाई दर वर्ष 2012 के अनुसार हैं, यह उपयुक्त पाया गया है और 1 जनवरी 2012 के अनुसार प्रत्येक वर्ष स्वतः समायोजन के लिए विचार किए जाने हेतु आधार डब्ल्यूपीआई निर्धारित करने के लिए प्रासंगिक है। इस संबंध में केपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी उपयुक्ततः संशोधित की गई है।
- 11.2. दिशानिर्देशों के खंडों 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक परिचालनों की शुरूआत से पहले, निजी प्रचालक अधिकतम दरों तथा शर्तों के विवरण को शामिल करते हुए दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रूख करेगा, जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।
- 11.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों या निवर्चन की अपेक्षा का कोई प्रश्न उठता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।
- 11.4. परियोजना के लिए निष्पादन मानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से दिए जाने चाहिए। निजी प्रचालक से यह अपेक्षा की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज / रियायत करार में दिए गए निष्पादन मानकों पर निष्पादन करे।
- 11.5. इस प्राघिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क बीओटी प्रचालक द्वारा तैनात की जाने वाली एक्सकवेटरों तथा फ्लोटिंग क्रेनों के उपयोग के संदर्भ में है। यदि कार्गों प्रोफाइल में कोई बदलाव किया जाता है तो अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी। यदि इस विश्लेषण में सुविचारित इक्यूपिंग योजना में कोई परिवर्तन किया जाता है तो अपफ्रंट प्रशुल्क की समीक्षा की जाएगी।
- 11.6. निजी प्रचालक के वास्तविक निष्पादन की इस प्राधिकरण द्वारा अनुवीक्षण किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत मिलती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष कांडला पत्तन न्यास को अग्रेषित करेगा। यदि निजी प्रचालक के विरूद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो कांडला पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शुरू करेगा।
- 11.7. टर्मिनल में वाणिज्यिक परिचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक को कंडला पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट पेश करनी होगी जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन का ब्योरा शामिल होगा।
- 12. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार—विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण कांडला पत्तन न्यास में तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा में शुष्क बल्क कार्गो, स्टील तथा बैग कार्गो एवं टिम्बर के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुक्क सीमाएं अनुमोदित करता है जिन्हें अनुबंध—II रूप में संलग्न किया गया है।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन]][/4/असा./143/13]

11511.26

जोद

10016.06

अनुबंध - I

कांडला पत्तन न्यास में तुना में बार्ज प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क गणना र का साम्रों में टीएएमपी द्वारा संशोधिता अनुमान केपीटी द्वारा फरवरी 2013 के अपने प्रस्ताव में प्रेषित विवरण **蒸**式 संशोधित अनुमान कर्ज प्रकरतन सुविधा की सर्वोत्तन शनक 4 क्सकवेटरों की संख्या (4.5 घ.मी. बकेट क्षमता) 100 100 फेरे प्रति घटा प्रति एक्सकवेटर 0.7 0.7 परिचालन लदाई कारक (अधिकतम संभव मात्रा के प्रतिज्ञत रूप में एकल फेरे में उठाया गया कार्गी) (4,5 घ.मी.)*(1 टन / घ.मी. (4.5 घ.मी.)*(1 टन / घ.मी)*0.7*(100 फेरे / घंटा)*4)*0.73*(100 क्रे/ घंटा)*4 चार एक्सकदेटरों द्वारा एक घंटे में प्रहस्तित शुक्क बल्क कार्गों = 1314 टन/घटा = 1260 टन / घंटा 24 tic 24 घंटे परिधालन घंटे एक दिन में 4 एक्सकवेटचे की प्रवस्तन दर (1260 ਫ਼ੜ/ ਬੰਗ)*(24 ਬਟੇ) (1260 टन / घंटे)*(24 घंटे) बल्क कार्मों के लिए प्रहस्तन दर/दिन = 30240 टन/दिन = 31536 टन / दिन 31536 3553.33% = 30240 का 53.33% = स्बील तथा बैग कार्गों के लिए प्रहस्तन दर/दिन 16818 ਵਜ∠ਵਿਜ 16127 टन / दिन 30240 का 33.33% = 31536 কা 33.33% = तककी लट्ठों के लिए प्रहस्तन दर/दिन 10080 टन / दिन 10511 टन/दिन प्रसम्बद्ध किए जाने वाले कानों का प्रक्रियत 71.81% 71.81% समी प्रकार का बल्क कार्यों 1.33% 1.33% स्टील तथा बैग कार्यो 26.86% 26.86% तकडी लटठे 365*0.7*(71.81%*30 365*0.7*(71.81%*31 536 + 1.33%*16818 240 + 1.33% 16127 बार्ज जेस्टी की सर्वोत्तन सनत। + 26.86%*10511) = + 26.86%*10080) = **6294836** टन 6564542 int 6.29 6.57 इस प्रकार, क्रांब्र फेट्टी की सर्वोत्सन बनता (मिलियन टन प्रतिवर्ष में) li <u>बाह्य तुना बीद में फामोदिंच क्रे</u>म की सर्वोत्तन अनदा फलोटिंग क्रेन की संख्या 1300 ਟਜ ∕ ਬਟਾ 1300 ਫ਼ਜ∠ਬਟਾ अधिकतम प्रति घंटा मात्रा 70% प्रचालन लदाई कारक 949 दन प्रति घंटा 910 टन प्रति घंटा का बलक (टन / घंटा) 485 टन प्रति घंटा 506टन प्रति घटा क बल्क (टन/धंटा) 316 टन प्रति चटा 303टन प्रति घटा लकड़ी लट्ठे (टन/घंटा) 24घटे 24ਖਟੇ पेरिचालन घंटे एक दिन में भगों प्रहस्तन अनुपात 71.81% 71.81% क बल्क 1.33% 1.33% हेक बल्क 26.86% 26.86% तकही लट्ठे कामाँ प्रक्रसान वरें प्रसिदिन (टन/दिन) 22776 टन प्रतिदिन 21840 टन प्रतिदिन ष्ट्री बल्क 12144 टन प्रतिदिन 11640 टन प्रतिदिन बेक बत्क 7584 टन प्रातिदिन 7272 टन प्रतिदिन टिम्बर लट्ठे 365*0.7*(71.81%* 365*0.7*(71.81%*21 22776+ 840 + 1.33%*11640 1.33%*12144 + फलोटिंग क्रेनों की सर्वोत्तम क्षमता + 26.86%*7272) = 26.86%*7584) = 4545696 ਫ਼ਜ 4740553 ਵਜ 4.55 4.74 **प्रसोटिंग क्रेमों की सर्वोत्तन समता (मिलियन टर्नों में प्रतिक्य)** ₹ रू० लाखाँ में #1 पंजी लागत बार्ज पोट्टी नें कार्यों प्रकृतल नरिप्रविधि (i). सिविश सागत 6138.98 6138.98 अप क्षेत्र का विकास 180.00 180.00 संपर्क सड़क का विकास 2301.20 2301.20 पुत्र लागत 1424.00 0.00 रेलंडे लाइन बिछाना (१.७८ कि.मी.) 119.40 119.40 कार्यालय भवन का निर्माण 26.58 26.58 अग्निशमन व्यवस्था 432.19 432.19 340.75 340.75 केपीटी को अपभंद भुगतान (सीमाजुल्क फेसिंग दीवार तथा बैकअप क्षेत्र संबंधी) 548.16 476.96 विका लागत 🛭 5%

(ii). एपस्वर सागरे		
एक्सकवेटर – 4 सं	2571.67	2571.6
फोर्क लिख्ट ट्रक (५भी.ट.) – ६ सं	103.62	103.6
फोर्क लिफ्ट ट्रक (n) मी.ट.) — 3 सं	100.80	100.8
पे लोबर (10 मी.ट.) — 12 सं.	438.00	438.0
एक्सकवेटर वैकअप क्षेत्र के लिए - 4 सं	133.08	133.0
रेलवे लाइन बिछाना (1.78 कि.मी.)	1424.00	0.0
बिजलीकरण	250.00	250.0
नेविगेशन प्रणालियां	150.00	150.0
संचार प्रणातियां	35.00	35.0
धर्म कांटा (80°, 18म X 3मी) - 5 सं.	90.23	90.
केपीटी को अफ्रान्ट मुगतान (विद्युतीकरण – हाड़ मस्ट टावर संबंधी)	13.50	13.
विविध तागत 25%	265.50	194.:
विक लगत क 5%	5575.40	4080.
WINTER CONTRACTOR OF THE CONTR	3373.40	700011
	15591.45	15591.
वार्ज जेट्टी के मिन् <u>अ</u> ज पूंजी लानत (i + ii)	15391.43	10081.
बार्स तुम बींव में कारोटिय क्षेत्र अगव्य बार्ज, टग लिक्ष कलोटिंग क्षेत्र और अन्य अपेक्षित घटक – 1 सं	2837.68	2837.
विविध सागत 🗷 5%	141.88	141.
	2979.56	2979.
जेंद	28/8.30	2918.
L ()		
त. <u>वर्ष किया गरिविध</u>	3183.17	0400
पाइल काउंडेशन 1000 मी.मी. डाय पाइल		3183
पाइल मर्फ	57.31	57
नेन बीम	153.80	153
माध्यभिक बीम	86.27	86
स्लैब पर प्रिकारट, कास्ट इन सिटु तथा वियरिंग	319.06	319
डायग्राम दीवार	125.07	125
मृरिंग तथा बर्थिंग सहायताएं (बोलार्ड, फैन्डर तथा लेंडर)	50.00	50
केपिटल निकर्षण	3719.81	2737
केपीटी को अपक्रंट राशि (जेट्टी के शिविल कार्यों के लिए)	446.65	446
विविध लागत	407.06	357
गोर	8548.20	7516
V परिचलन साम्हर		रु० तास्त्रों में
 वार्ज फेट्टी में कार्गो फ्रास्तम निर्विचित्र 		
(क) इंघन लागत		
एक्सकवेटर	409.09	419
· · · · ·	409.09	
(केपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्द * 4 एक्सकवेटर	409.09	
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकबेटर" रु० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटा प्रति वर्ष " 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी – 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर" रु० 53.60 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर)		
(कंपीटी - 32 लिटर/घटा/एक्सकबेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घटा प्रति वर्द * 4 एक्सकबेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घटा/एक्सकबेटर* २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकबेटर) - फोर्क लिक्ट ट्रक (5 मी.ट.)	134.23	137
(कंपीटी - 32 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्द * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर* २० 53.60 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - कार्क लिक्ट ट्रक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/ घंटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक)		
(केपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्द * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 53.६० प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिक्ट ट्रक (5 मी.ट.) (केपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक)	134.23	137
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकबेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकबेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकबेटर* २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकबेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक)		137
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएसपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु० 53.60 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएसपी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्कलिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक)	134.23	137
(कंपीटी - 32 लिटर/घटा/एक्सकबेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकबेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घटा/एक्सकबेटर* २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकबेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/घटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्कतिफट ट्रक (10 मी.ट.)	134.23 95.88	137 98
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफट ट्रक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्कलिफट ट्रक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक)	134.23	137 98
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएसपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएसपी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्कलिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) (टीएएसपी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - ये लोटर (10 मी0ट0)	134.23 95.88	137 98
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकबेटर* रुठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 पंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर* रुठ 53.60 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिएट ट्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक * रूठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक * रूठ 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्कलिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक * रूठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) (टीएएमपी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक * रूठ 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - पे लीटर (10 मीठटा) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर * रुठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 12 पे लोडर)	134.23 95.88	137
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकबेटर* रुठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रुठ 53.60 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिख्ट द्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * रुठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * रुठ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्कलिख्ट ट्रक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * रुठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - चे लीटर (10 मीटट) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रुठ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रुठ 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रुठ 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर)	95.88 460.22	98 472
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकबेटर" रुठ 52.12 प्रति लिटर " 6132 पंटा प्रति वर्ष " 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर" रुठ 53.60 प्रति लिटर " 6132 पंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिएट ट्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक " रूठ 52.12 प्रति लिटर " 6132 पंटे प्रतिवर्ष " 6 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक " रूठ 53.50 प्रति लिटर " 6132 पंटे प्रतिवर्ष " 6 ट्रक) - फोर्कलिफ्ट ट्रक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक " रूठ 52.12 प्रति लिटर " 6132 पंटे प्रतिवर्ष " 3 ट्रक) - पे लीटर/पंटा/ट्रक " रूठ 53.50 प्रति लिटर " 6132 पंटे प्रतिवर्ष " 3 ट्रक) - पे लीटर (10 मीठटा) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर " रूठ 53.50 प्रति लिटर " 6132 पंटे प्रतिवर्ष " 12 पे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/लोडर " रूठ 53.50 प्रति लिटर " 6132 पंटे प्रतिवर्ष " 12 पे लोडर) - एक्सकवेटर (बैकअप कार्गी प्रहस्तम के लिए)	134.23 95.88	98 472
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट टुक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 टुक) - फोर्कलिफ्ट टुक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 टुक) - फोर्कलिफ्ट टुक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 टुक) - चे लीटर/घंटा/टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 टुक) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) (रिएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) - एक्सकवेटर (केव्यय कार्यो प्रहस्तम के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर)	95.88 460.22	137 98
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्कलिफ्ट ट्रक (0 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - वे लीटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - वे लीटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लेकर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) (वेरएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लेकर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) (वेरएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लेकर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) - एक्सकवेटर (वेरुअप कार्मी प्रक्तकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (वेरएएमपी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (वेरएएमपी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर)	134.23 95.88 460.22 153.41	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु० 53.60 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट टुक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/टूक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 टुक) - फोर्कलिफ्ट टुक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/टूक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 टुक) - फोर्कलिफ्ट टुक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/टूक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 टुक) - चे लीटर/घंटा/टूक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 टुक) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) (रिएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) - एक्सकवेटर (केंकअप कार्गी प्रहस्तम के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (टीएएमपी-12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - टुक और ट्रेलर	95.88 460.22	98 472
(कंपीटी - 32 लिटर/ पंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 पंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/ पंटा/एक्सकवेटर* २० 53.60 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - कार्क लिफ्ट ट्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/ पंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - कोर्कलिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) - कोर्कलिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/ पंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - वे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/ पंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - वे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ पंटा/लेकर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर / पंटा/लेकर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) - एक्सकवेटर (केव्युप कार्मी प्रक्तकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (टीएएमपी-12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर	134.23 95.88 460.22 153.41	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 52.12 प्रति लिटर का 6132 पंटा प्रति वर्ष का 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.60 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिएट द्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 6 ट्रक) - फोर्किलिएट ट्रक (७ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 6 ट्रक) - फोर्किलिएट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.०ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.०ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) - एक्सकवेटर (काअप कार्यो प्रकार का कार्यो प्रकार का कार्यो प्रकार का 12 पे लोडर) - एक्सकवेटर (काअप कार्यो प्रकार का कार्यो हालपा का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) (कीपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - ट्रक कार्ये हेलर	134.23 95.88 460.22 153.41	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/ पंटा/एक्सकवेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 पंटा प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/ पंटा/एक्सकवेटर* २० 53.60 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - कार्क लिफ्ट ट्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/ पंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - कोर्कलिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) - कोर्कलिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/ पंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - वे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/ पंटा/ट्रक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - वे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ पंटा/लेकर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर / पंटा/लेकर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 12 वे लोडर) - एक्सकवेटर (केव्युप कार्मी प्रक्तकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (टीएएमपी-12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 पंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर	134.23 95.88 460.22 153.41	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 52.12 प्रति लिटर का 6132 पंटा प्रति वर्ष का 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.60 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिएट द्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 6 ट्रक) - फोर्किलिएट ट्रक (७ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 6 ट्रक) - फोर्किलिएट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.०ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.०ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) - एक्सकवेटर (काअप कार्यो प्रकार का कार्यो प्रकार का कार्यो प्रकार का 12 पे लोडर) - एक्सकवेटर (काअप कार्यो प्रकार का कार्यो हालपा का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) (कीपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - ट्रक कार्ये हेलर	134.23 95.88 460.22 153.41	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 52.12 प्रति लिटर का 6132 पंटा प्रति वर्ष का 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.60 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिएट द्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 6 ट्रक) - फोर्किलिएट ट्रक (श.मी.ट.) - फोर्किलिएट ट्रक (श.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 6 ट्रक) - फोर्किलिएट ट्रक (श.मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (श.मी.एट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) - एक्सकवेटर (काअप कार्यो प्रक्सकवेटर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.50 प्रति लिटर का 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) (क्रंपीटी - का 15 प्रति टन) (क्रंपीटी - का 15 प्रति टन) (क्रंपीटी - का 15 प्रति टन)	134.23 95.88 460.22 153.41	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 52.12 प्रति लिटर की 132 पंटा प्रति वर्ष के 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर का 53.60 प्रति लिटर के 6132 पंटा प्रतिवर्ष के 4 एक्सकवेटर) - कोर्क लिएड द्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक के 50.52.12 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 6 ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक के 50.52.12 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 6 ट्रक) - कोर्कलिएड ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक के 50.52.12 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 3 ट्रक) - वे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक के 53.50 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 3 ट्रक) - वे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर के 50.50 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 12 वे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/लोडर के 50.50 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 12 वे लोडर) - एक्सकवेटर (केंक्शव कार्यो प्रहस्तम के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर के 50.50 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकवेटर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर के 50.50 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर (कीपटी - 50.15 प्रति टन) (वे) किंपती उपमोग (कंपीटी - 50.15 प्रति टन)	134.23 95.88 460.22 153.41	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर का 52.12 प्रति लिटर की 132 घंटा प्रति वर्ष के 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर का 53.60 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकवेटर) - कोर्क लिएड द्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक का 50.52.12 प्रति लिटर कि 6132 घंटे प्रतिवर्ष कि ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक का 50.53.50 प्रति लिटर कि 6132 घंटे प्रतिवर्ष कि ट्रक) - कोर्कितेष्ट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर पंटा/ट्रक का 50.52.12 प्रति लिटर कि 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - चे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर पंटा/ट्रक का 50.53.50 प्रति लिटर कि 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - चे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर का 50.53.50 प्रति लिटर कि 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 12 चे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लोडर का 50.53.50 प्रति लिटर कि 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 12 चे लोडर) - एक्सकवेटर कि अप कार्यो प्रहस्तान के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर का 53.50 प्रति लिटर कि 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर (कंपीटी - 50.15 प्रति टन) (कंपीटी - 16.067 हैक्टेयर का 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक का 50.93 प्रति इकाई) (तै) परम्मत तथा अनुस्तम	134.23 95.88 460.22 153.41	96 472 153 988
(कंपीटी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंट प्रति वर्ष * 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर* रु० 53.80 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - कोर्क लिफ्ट द्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - कोर्कलिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - कोर्कलिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - चे लिटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर/घंटा/लोडर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) - एक्सकवेटर (केक्शव कार्गो प्रहस्तम के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (टीएएमपी-12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर (कंपीटी - रु० 15 प्रति टन) (टीएएमपी-12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (कंपीटी - रु० 15 प्रति टन) (टीएएमपी - रु० 15 प्रति टन) (वा) किकती उपमीग (कंपीटी - 1600र हैकटेवर * 240000 इकाईया प्रति हैक्टेवर/वार्षिक @ रु० 980 प्रति इकाई) (ग) मरम्बत तथा अनुत्वम	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23	96 472 157 986 36
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर* रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंट प्रति वर् * 4 एक्सकवेटर (टीएएमची - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर* रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंट प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक * रु० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) (टीएएमची - 7 लिटर/पंटा/ट्रक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 ट्रक) - फोर्क्सिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - चै लीटर (१० मी.०ट०) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 ट्रक) - चै लीटर (१० मी.०ट०) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोकर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) - एक्सकवेटर (किटर/पंटा/लोकर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 चे लोडर) - एक्सकवेटर (किटर/पंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) (टीएएमची - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर * रु० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर (कंपीटी - रु० 15 प्रति टन) (टीएएमची - रु० 15 प्रति टन) (टीएएमची - रु० 15 प्रति टन) (टीएएमची - रु० 15 प्रति टन) - एक्सकवेटर केटियर * 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ रु० 9.80 प्रति इकाई) (टीएएमची - १६०४) हैक्टेयर * 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ रु० 9.80 प्रति इकाई) (टीएएमची - १६०४) हैक्टेयर * 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ रु० 9.80 प्रति इकाई) - मिर्वित परिस्पर्तिच्यां सिवित कार्य पर 1 प्रतिवर्ग) - सिवार्विक एवं बिजली उपस्कर पुर्जी सिवित (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिवर्ग)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90	137 98 472 157
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 52.12 प्रति लिटर की 132 पंटा प्रति वर्ष के 4 एक्सकरेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 53.50 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का 52.12 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष कि ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का 53.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष कि ट्रक) - फोर्किटिट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक का 50.512 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक का 50.512 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोबर का 52.12 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोबर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/लोबर का 52.12 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोबर) - एक्सकरेटर कि उप्तार का प्रतार कि लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 52.12 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोबर) - ट्रक व्यार ट्रेल (कंपीट) - 12 लिटर पंटा/एक्सकरेटर का 53.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकरेटर) - ट्रक व्यार ट्रेल (कंपीटी - का 15 प्रति टन) (टीएएमपी - 16.067 हेक्टेसर का 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेसर/वार्षिक का का 9.38 प्रति इकाई) (ग) परमान तावा अनुस्का कि एवं कि व्यार विकास परिसारित्यों पर 1 प्रतिवात) - सिवित्य परिसारित्यों सिवित कार्य पर 1 प्रतिवात) - सिवित्य परिसारित्यों सिवित कार्य पर 1 प्रतिवात) - अविवादिक एवं किव्यत पर परिसारित्यों पर 1 प्रतिवात)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90	137 98 472 157 986 361
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 52.12 प्रति लिटर की 132 पंटा प्रति वर्ष के 4 एक्सकरेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 53.50 प्रति लिटर के 6132 पंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का 52.12 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष कि ट्रक) (टीएएमपी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक का 53.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष कि ट्रक) - फोर्कितियुट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक का 50.51.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक का 50.51.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 3 ट्रक) - पे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का 50.50.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/लोडर का 50.50.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) - एक्सकरेटर कि उपला पंटा/एक्सकरेटर का 50.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 12 पे लोडर) - एक्सकरेटर कि उपला प्रत्मकरेटर का 50.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकरेटर) (टीएएमपी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 50.50 प्रति लिटर कि 6132 पंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकरेटर) - ट्रक और ट्रेलर (कंपीटी - का 15 प्रति टन) (टीएएमपी - का 15 प्रति टन) (टीएएमपी - का 15 प्रति टन) (टीएएमपी - का 16 प्रति टन) (टीएएमपी - 16.06र केटरेयर कि 240000 इकाईयां प्रति केटरेयर/वार्षिक का का 9.30 प्रति वर्ष का 9.30 प्रति इकाई) (रीएएमपी - 16.06र केटरेयर का 240000 इकाईयां प्रति केटरेयर/वार्षिक का का अनुकार प्रतिकर्पालियां (विवित कार्य पर 1 प्रतिकर्पा) - अधियांत्रिक एवं बिजली उपलंकर पुजी सिक्षित (उपलंकर लागत पर 5 प्रतिरात) (छ) मुट्यझास	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91	98 472 157 988 36°
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकवेटर" रु० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंट प्रति वर् " 4 एक्सकवेटर (टीएएमची - 32 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर" रु० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंट प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर) - कोर्क लिफ्ट ट्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक " रु० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 6 ट्रक) - कोर्किट ट्रक (१ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/घंटा/ट्रक " रु० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 ट्रक) - कोर्किट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/घंटा/ट्रक " रु० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 ट्रक) - वे लीटर (१० मी.०ट०) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर " रु० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 वे लोडर) (कंपीटी - 12 लिटर/घंटा/लोडर " रु० 52.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 वे लोडर) - एक्सकवेटर (केक्सर कार्गा प्रक्सकवेटर " रु० 52.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 वे लोडर) - एक्सकवेटर (केक्सर कार्गा प्रक्सकवेटर " रु० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 वे लोडर) - एक्सकवेटर (केक्सर कार्गा प्रक्सकवेटर " रु० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर (हीएएमची - 12 लिटर/घंटा/एक्सकवेटर " रु० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेलर (कंपीटी - २० 15 प्रति टन) (त्रिएएमची - २० 15 प्रति टन) (त्रेणिटी - २० 15 प्रति टन) (त्रेणिटी - २० 15 प्रति टन) (त्रेणिटी - १० १० हेक्टेवर " 240000 इकाइंयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ २० 9.30 प्रति इकाई) (त्रीएएमची - १० विट्रल हैक्टेवर " 240000 इकाइंयां प्रति हैक्टेयर/वार्षिक @ २० 9.30 प्रति इकाई) (त्रीपटिन परिसंपत्तियां सिवित कार्य पर 1 प्रतिशत) - अधिवारिक एवं विक्रवरी उपकार पुजी सिवित (उपकार लागत पर 5 प्रतिशत) (७) मुट्यझास - सिवित कार्य @ 3.34%	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91	988 472 157 988 36 111 200 151
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 52.12 प्रति लिटर की 132 घंट प्रति वर्ष के 4 एक्सकरेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर का 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंट प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक के रूठ 52.12 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 6 ट्रक) - फोर्कलिफ्ट ट्रक (छ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 6 ट्रक) - फोर्कलिफ्ट ट्रक (छ.मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 3 ट्रक) - चे लीटर (छ.मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/लोडर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 3 ट्रक) - चे लीटर (छ.मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 12 चे लोडर) - एक्सकरेटर (केकप्र कार्यो प्रक्सकरेटर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 12 चे लोडर) - एक्सकरेटर (केकप्र कार्यो प्रक्सकरेटर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 12 चे लोडर) - एक्सकरेटर (केकप्र कार्यो प्रक्सकरेटर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) (हैएएमपी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) - ट्रक और ट्रेलर (हैएएमपी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) - ट्रक और ट्रेलर (हैएएमपी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) - ट्रक और ट्रेलर (हैएएमपी - 12 लिटर पंटा/एक्सकरेटर के 53.50 प्रति लिटर के 6132 घंटे प्रतिवर्ष के 4 एक्सकरेटर) - ट्रक और ट्रेलर (हैएएमपी - 10 15 प्रति टन) (खेपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर (हैपएमपी - 10 15 प्रति टन) - ट्रक और ट्रेलर - ट्रक और ट्रेलर - ट्रक और ट्रेलर	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89	98 477 15: 983 36 11! 20- 15:
(कंपीटी - 32 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 52.12 प्रति लिटर का 6132 घंटा प्रति वर्ष का 4 एक्सकवेटर (टीएएमची - 32 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 53.60 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट इक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/ घंटा/इक का 53.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 6 इक) (टीएएमची - 7 लिटर/ घंटा/इक का 53.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 6 इक) - फोर्किलिफ्ट इक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/ घंटा/इक का 50.52 घ्राति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 इक) - चे लिटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/लिक का 50.52 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 इक) - चे लिटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/लोक का 50.52 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 इक) - चे लिटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/लोक का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 12 चे लोकर) - एक्सकवेटर (केकप्रय कामी प्रक्तमान के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 12 चे लोकर) - एक्सकवेटर (केकप्रय कामी प्रक्तमान के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) (टीएएमची - 12 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - इक और हेल्ला (कंपीटी - का 15 प्रति टन) (टीएएमची - का 15 प्रति टन) (टीएएमची - का 15 प्रति टन) (टीएएमची - का 15 प्रति टन) (वा किकती उपयोग - का 15 प्रति टन) - का विर्वेद वर का 240000 इकाइंबा प्रति हैक्टेबर/वार्षिक का का अनुकाण - किरित प्रतिवर्गिताया (विवित्त कार्य पर 1 प्रतिवर्ता) (ग) मरम्मत तथा अनुकाण - किरित वरिसपित्वाया (विवित्त कार्य पर 1 प्रतिवर्ता) (व) मिम्सकल कार्य का विरायतियाँ पर 1 प्रतिवर्ता) (व) मिम्सकल कार्य का विरायतियाँ पर 1 प्रतिवर्ता) - असियातिक कार्य का 3.34% - स्तियातिक कार्य का 3.91%	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91	98 477 15: 983 36 11! 20- 15:
(कंपीटी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर रु० 52.12 प्रति लिटर र 6132 घंट प्रति वर्ष र 4 एक्सकरेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर रु० 53.50 प्रति लिटर र 6132 घंट प्रतिवर्ष र 4 एक्सकरेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (इ.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक र रु० 52.12 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 6 ट्रक) - फोर्किलिफ्ट ट्रक (७.मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/पंटा/ट्रक र रु० 53.50 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 6 ट्रक) - फोर्किलिफ्ट ट्रक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/ट्रक र रु० 52.12 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 3 ट्रक) - चे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/पंटा/लोडर र रु० 52.12 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 3 ट्रक) - चे लीटर (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/लोडर र रु० 53.50 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 12 चे लोडर) - एक्सकरेटर (क्रिअप कार्गो प्रक्सकरेटर र रु० 53.50 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 12 चे लोडर) - एक्सकरेटर (क्रिअप कार्गो प्रक्सकरेटर र रु० 53.50 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 4 एक्सकरेटर) (कंपीटी - 12 लिटर/पंटा/एक्सकरेटर र रु० 53.50 प्रति लिटर र 6132 घंटे प्रतिवर्ष र 4 एक्सकरेटर) - ट्रक और ट्रलर (कंपीटी - रु० 15 प्रति टन)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89	98 477 15: 983 36 11! 20- 15:
(कंपीटी - 32 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 52.12 प्रति लिटर का 6132 घंटा प्रति वर्ष का 4 एक्सकवेटर (टीएएमची - 32 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 53.60 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट इक (5 मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/ घंटा/इक का 53.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 6 इक) (टीएएमची - 7 लिटर/ घंटा/इक का 53.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 6 इक) - फोर्किलिफ्ट इक (10 मी.ट.) (कंपीटी - 10 लिटर/ घंटा/इक का 50.52 घ्राति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 इक) - चे लिटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/लिक का 50.52 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 इक) - चे लिटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/लोक का 50.52 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 3 इक) - चे लिटर (10 मी.ट.) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/लोक का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 12 चे लोकर) - एक्सकवेटर (केकप्रय कामी प्रक्तमान के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 12 चे लोकर) - एक्सकवेटर (केकप्रय कामी प्रक्तमान के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) (टीएएमची - 12 लिटर/ घंटा/एक्सकवेटर का 50.50 प्रति लिटर का 6132 घंटे प्रतिवर्ष का 4 एक्सकवेटर) - इक और हेल्ला (कंपीटी - का 15 प्रति टन) (टीएएमची - का 15 प्रति टन) (टीएएमची - का 15 प्रति टन) (टीएएमची - का 15 प्रति टन) (वा किकती उपयोग - का 15 प्रति टन) - का विर्वेद वर का 240000 इकाइंबा प्रति हैक्टेबर/वार्षिक का का अनुकाण - किरित प्रतिवर्गिताया (विवित्त कार्य पर 1 प्रतिवर्ता) (ग) मरम्मत तथा अनुकाण - किरित वरिसपित्वाया (विवित्त कार्य पर 1 प्रतिवर्ता) (व) मिम्सकल कार्य का विरायतियाँ पर 1 प्रतिवर्ता) (व) मिम्सकल कार्य का विरायतियाँ पर 1 प्रतिवर्ता) - असियातिक कार्य का 3.34% - स्तियातिक कार्य का 3.91%	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89	98 477 15: 983 36 11! 20- 15:
(कंपीटी - 32 लिटर/ पंटा/ एक्सकवेटर" २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटा प्रति वर्स " 4 एक्सकवेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/ पंटा/ एक्सकवेटर" २० 53.60 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर) - फोर्क लिफ्ट ट्रक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 लिटर/ पंटा/ ट्रक " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 6 ट्रक) (टीएफपरी - 7 लिटर/ पंटा/ ट्रक " २० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 ट्रक) (टीएफपरी - 10 लिटर/ पंटा/ ट्रक " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 ट्रक) (टीएफपरी - 10 लिटर/ पंटा/ ट्रक " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 ट्रक) - के लीटर (१० मी०टर) (कंपीटी - 12 लिटर/ पंटा/ लोवर " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 ये लोवर) (टीएएपरी - 12 लिटर/ पंटा/ लोवर " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 ये लोवर) - एक्सकवेटर (केव्य कार्या प्रकर्मकवेटर " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 ये लोवर) - एक्सकवेटर (केव्य कार्या प्रकर्मकवेटर " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 ये लोवर) (कंपीटी - 12 लिटर/ पंटा/ एक्सकवेटर " २० 52.12 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर) (टीएएपरी - 12 लिटर/ पंटा/ एक्सकवेटर " २० 53.50 प्रति लिटर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकवेटर) - ट्रक और ट्रेला (कंपीटी - २० 15 प्रति टन) (वेएएपरी - १००० हेक्टेयर " 240000 इकाईया प्रति हैक्टेयर/ वार्षिक @ २० ९३० प्रति इकाई) (वेएएपरी - १००० हैक्टेयर " 240000 इकाईया प्रति हैक्टेयर/ वार्षिक @ २० ९३० प्रति इकाई) (वेएएपरी - १००० हैक्टेयर " वे0000 इकाईया प्रति हैक्टेयर/ वार्षिक @ २० ९३० प्रति इकाई) (वेएपरी - १००० हैक्टेयर " वे0000 इकाईया प्रति हैक्टेयर/ वार्षिक @ २० ९३० प्रति इकाई) (वेएपरी क्या अनुकाल - विवेद कार्य वेवा अपकर पुर्जी सिहित (प्रपक्तर लागत पर 5 प्रतिवर्त) (व) मेंपरीयोलिक एव किव्य वेवा उपकर पुर्जी सिहित कार्य ७ प्रतिवर्त) - वेवा साइव्य वेवा छै 3.34% - अगियात्रिक व्या खिवा कार्य वेवा कार्य वेवा कार्य कार	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89	98 472 153 988 36 111 20 153 33 42 20
(कंपीटी - 32 लिटर/ पंटा/ एक्सकर्वेटर* २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटा प्रति वर्द * 4 एक्सक्वेटर (टीएएमपी - 32 लिटर/ पंटा/ एक्सक्वेटर* २० 53.60 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सक्वेटर) - फोर्क लिफ्ट टुक (६ मी.ट) (कंपीटी - 7 लिटर/ पंटा/ टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 6 टुक) (टीएएमपी - 7 लिटर/ पंटा/ टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 टुक) (टीएएमपी - 10 लिटर/ पंटा/ टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 टुक) (टीएएमपी - 10 लिटर/ पंटा/ टुक * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 3 टुक) - रे लीटर (10 मी०ट्य) (कंपीटी - 12 लिटर/ पंटा/ लीडर * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 ये लीडर) (टीएएमपी - 12 लिटर/ पंटा/ लीडर * २० 55.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 ये लीडर) - एक्सकर्वेटर (क्रिअप कार्मा प्रकर्मक के लिए) (कंपीटी - 12 लिटर/ पंटा/ एक्सकर्वेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 12 ये लीडर) - टुक और ट्रेल पंटा/ एक्सकर्वेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकर्वेटर) (टीएएमपी - 12 लिटर/ पंटा/ एक्सकर्वेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकर्वेटर) - टुक और ट्रेल पंटा/ एक्सकर्वेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकर्वेटर) (टीएएमपी - 12 लिटर/ पंटा/ एक्सकर्वेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकर्वेटर) - टुक और ट्रेल पंटा/ एक्सकर्वेटर * २० 53.50 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 4 एक्सकर्वेटर) (टीएएमपी - २० 15 प्रति ट्रेल) (व्रो लिटर * २० 15 प्रति ट्रेल) (व्रो लिटर के प्रति ट्रेल) (व्रो लिटर के प्रति ट्रेल) (व्रो लिटर के प्रति ट्रेल) प्रति ट्रेल के प्रति ट्रेल) (व्रो लिटर के प्रति वर्ष कर * 240000 इकाईयां प्रति हेक्टेयर/ वार्षिक @ २० ९३० प्रति इकाई) (ग) परम्पत तक्ष अपला प्रति लिटर कर्प प्रति तक्ष क्राचेट प्रतिवर्ण कर्प वर्ष प्रति वर्ष पर । प्रतिवर्ण (व्रो लिटर क्राचेट प्रतिवर्ण कर्प प्रति वर्ष परकर प्रति तर्प परकर लामत पर ६ प्रतिवर्ण (व्रो लिटर व्रोट) व्योप कर परकर प्रतिवर्ण परकर प्रतिवर्ण परकर प्रतिवर्ण कर्प कर प्रतिवर्ण परकर प्रतिवर्ण परकर प्रतिवर्ण कर्प कर प्रतिवर्ण परकर प्रतिवर्ण परकर प्रतिवर्ण परकर प्रतिवर्ण कर व्योप कर प्रतिवर्ण कर व्योप कर प्रतिवर्	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89 207.98	137 98 472 157 988 361 111 200 159 33 42 207
(कंपीटी - 32 तिरर/ घंटा/ एक्सकदेटर" २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटा प्रति वर्स " 4 एक्सकदेटर (टीएएमपी - 32 तिरर/ घंटा/ एक्सकदेटर" २० 53.60 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 4 एक्सकदेटर) - कार्क तिम्बर हुक (क मी.ट) (कंपीटी - 7 तिरर) पंटा/ हुक " २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 6 हुक) (टीएएमपी - 7 तिरर) पंटा/ हुक " २० 53.50 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 6 हुक) - कार्कतिम्बर हुक (क मी.ट) (कंपीटी - 10 तिरर/ घंटा/ हुक " २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 3 हुक) (टीएएमपी - 10 तिरर/ घंटा/ हुक " २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 3 हुक) - वे तौरर (क मी.ट.क) (कंपीटी - 12 तिरर/ घंटा/ तोबर " २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 12 ये तोबर) (टीएएमपी - 12 तिरर/ घंटा/ तोबर " २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 12 ये तोबर) - एक्सकदेटर (वैकअप कार्गी प्रवस्तन केरिए) (कंपीटी - 12 तिरर/ घंटा/ एक्सकदेटर " २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 12 ये तोबर) (टीएएमपी - 12 तिरर/ घंटा/ एक्सकदेटर " २० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 4 एक्सकदेटर) - हुक और हेत्व (कंपीटी - २० 15 प्रति टन) (टीएएमपी - 12 तिरर/ घंटा/ एक्सकदेटर " २० 53.50 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्स " 4 एक्सकदेटर) - हुक और हेत्व (कंपीटी - २० 15 प्रति टन) (टीएएमपी - २० 16 प्रति टन) (टीएएमपी - १०.60% केन्टेयर " 240000 इकाईयां प्रति केन्टेयर/ वार्षिक @ २० 9.80 प्रति इकाई) (गे) मरम्मत तथा अनुक्कण - निर्दे तथे वरिसंपत्तियों पर 1 प्रतिवर्त कार्य पर 1 प्रतिवर्त) (ये) विमा (तक्त अपत परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिवर्त) (ये) तथा (तक्त अपत परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिवर्त) (ये) तथा तक्त अपत परिसंपत्तियों परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिवर्त कार्य परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिवर्त) (ये) तथा तक्त अपत परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिवर्त कार्य परिसंपत्तियों परिसंपत्तियों परिसंपत्तियों परिसंपत्तियों परिसंपत्तियों परिसंपत्तियों परिसंपत्तिय	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89 207.98 276.95 37.14	137 98 472 157 988 36° 111 200 159 33 42 20°
(कंपीटी - 32 तिरर/ घंटा/ एक्सकदेटर " रु० 52.12 प्रति तिरर " 6132 घंटा प्रति वर्ष " 4 एक्सकदेटर (टीएएमपी - 32 तिरर/ घंटा/ एक्सकदेटर " रु० 53.60 प्रति तिरर " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकदेटर) - कार्क तिम्बट हुक (६ मी.ट.) (कंपीटी - 7 तिरट/ घंटा/ हुक " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 6 हुक) - जोकितिम्बट हुक (१० मी.ट.) (कंपीटी - 10 तिरट/ घंटा/ हुक " रु० 53.50 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 हुक) (टीएएमपी - 10 तिरट/ घंटा/ हुक " रु० 53.50 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 हुक) - चे तीरट (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 तिरट/ घंटा/ तोवर " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 3 हुक) - चे तीरट (१० मी.ट.) (कंपीटी - 12 तिरट/ घंटा/ तोवर " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 चे तोवर) (टीएएमपी - 12 तिरट/ घंटा/ तोवर " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 चे तोवर) - एक्सकदेटर (केठ्य कमार्ग प्रवस्तम केटर " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 12 चे तोवर) (कंपीटी - 12 तिरट/ घंटा/ एक्सकदेटर " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकदेटर) (टीएएमपी - 12 तिरट / घंटा/ एक्सकदेटर " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकदेटर) (टीएएमपी - 12 तिरट / घंटा/ एक्सकदेटर " रु० 52.12 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकदेटर) (टीएएमपी - 12 तिरट / घंटा/ एक्सकदेटर " रु० 53.50 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकदेटर) (टीएएमपी - 12 तिरट / घंटा/ एक्सकदेटर " रु० 53.50 प्रति तिरट " 6132 घंटे प्रतिवर्ष " 4 एक्सकदेटर) (टीएएमपी - 10 15 प्रति टन) (व्हा किंकती उपमीण एक्सकदेटर " 240000 इकाईयां प्रति हैक्टेयर/ वार्षिक @ रु० 980 प्रति इकाई) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर 1 प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर " प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर 1 प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर " प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर 1 प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर पर प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर 1 प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर प्रतिवर्ध पर 1 प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर 1 प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर 1 प्रतिवर्ध) (व्हा किंकती उपमीण किंपकी कार्य पर 1 प्रतिवर्	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89 207.98	137 98 472 157 986 361

. बाह्य तुन्त <u>स्था पर क्रोकेटिय होग</u> (क) इंचन लागत		
– फलोटिय क्रेन	323.25	331.8
(केपीटी – (कार्य घंटे – 96 लिटर/पंटा/क्रेन के लिए * २० ५२.12 प्रति लिटर * 61.32 घंटे प्रतिवर्ण 1 क्रेन के लिए) + (निष्क्रिय घंटे – 12		
हिन्दुन / गोटा / लेह के लिए * का 52 12 प्रति लिटर * 2628 घंटे प्रतिर्का 1 क्रेम के लिए)		
(टीएएमपी – (कार्य घंटे – 96 सिटर/घंटा/क्रेन के लिए [*] का 53.50 प्रति लिटर [*] 6132 घंटे प्रतिक्वं 1 क्रेन के लिए) + (निक्किय घंटे – 12		
लिटर/घंटा/क्रेन के लिए " रु० 53.80 प्रति लिटर " 2628 घंटे प्रतिवर्ण 1 क्रेन के लिए))		
- टर्ग	319.60	328.0
(कंपीटी - 100 लिटर/चंटा/टरा * २० 52.12 प्रति लिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ष * 1 टरा)		
रिरोप्तमणी - 100 तिटर ∕ घटा ∕ टम * रु० 53.50 प्रति सिटर * 6132 घंटे प्रतिवर्ध * 1 टम)		
(জ্র) এনিয়ারিক परिसंपरितयों पर मराम्मत तथा अनुरक्षण (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत)	148.98	148.9
(ग). बीमा (सकल अचल परिसंपत्तियाँ पर 1 प्रतिशत)	29.80	29.8
(घ). मृत्यक्क्षास (उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत)	308.09	308.0
(ङ) अन्य थ्यय (उपस्कर लागत पर 5 प्रतिरात)	124.95	148.9
फ्लोटिंग क्रेन के तिए बुस परिवासन सानद	1254.66	1295.7
ा. वर्ष किराबः गरिविधि		
(क). मरम्मत तथा अनुस्सम प्रमार (वर्थ के लिए पूंजी लामत पर 1 प्रतिशत)	48.42	46.4
(स). मृत्यक्रास (वर्ध लागत का 3.34 प्रतिरात)	285.51	251.0
(ग). बीमा (बर्च किरावा सेवा के लिए कुल लागत पर 1 प्रतिशत)	85.48	75.
(घ). अनुरक्षण निकर्षण	2107.89	1551.
	2525.31	1923.
V जन्मनिक राज्यस्य जुणेक तथा प्रमाणनाः		
s. कर्ज जेट्टी में कार्ग <u>प्रवस्त</u> निर्मि		
i). शतास्य वरोबा		
(क). कुल परिवालन लायत	5176.79	5175.
(ख). नियोजित पूजी पर प्रतिलम्म @ 16%	2494.63	2494. 7669.
(ग). कार्गो प्रकृतका गतिविधि से कुल कजस्य अपेका	7671.42	/009.
ii). राजपर संप्रा का प्रगंजन	0004.00	6902.
(क). कार्गो प्रहस्तन प्रमार (एआरआर का अप-प्रतिशत)	6904.28	383.
(ख), मंडारण प्रभार (एआरआर का 5 प्रतिसत)	383.57	
(ग). विविध प्रमार (एआरआर का 5 प्रतिशत)	383.57	383.
(व), कर्गो प्रकल्प गरिविमि से कुल राजस्य अपेका	7671.42	7669.
iii). बुर्ल्स चेद <u>्दी पर अपन्नंद प्रयुक्त</u>		
(क), कार्गो प्रहस्तन प्रकर (टिप्पण्डे 1)		0000
-राजस्व अपेक्षा (रू० लाखों में)	6904.28	6902
- कार्गी कार्य दिवसी पर आधारित प्रत्येक प्रकार के कार्गी द्वारा राजस्व अपेक्षा का प्रतिरात हिस्सेदारी		
- बल्क कार्मो (46.36%)	3201.08	3200
- स्टील तथा केंग कार्गो (1.61%)	111.17	111
- टिम्बर लट्ठे (52.03%)	3592.02	3591
- विदेशी कार्गों की प्रति टन प्रहस्तन दर (रुं) में)		
- बत्क कार्गो /	73.77	70
- स्टील तथा दैग कार्गों	138.32	132
- लकड़ी तद्वे	221.30	212
- तटीय कार्गों की प्रति टन प्रहस्तन दर (२०० में)		
- बल्क कार्या	44.26	42
- स्टील तथा बैप कार्गो	82.99	79
- लकही तट्वे	132.78	127
(च). भंडरण प्रकर (टिपनी ३)		
- राजस्व अपेक्ष (रु० लाखाँ में)	383.57	383
- कार्यो प्रभार आकर्षित करने के लिए कार्यों का प्रतिशत	40%	
- मंडारण प्रभार आंकॉर्वेत करता कार्ग	2515479	2627
-प्रथम सप्ताह में निकासित होने वाले कार्गो प्रतिशत का अनुमान	50%	
- महारण प्रभार सात दिनों के लिए	8.70	
- प्रथम सप्ताह में एक दिन के लिए मंबारण प्रमार (रु० प्रति टन में)	1.24	
(ग). विविध प्रकार		
- राजस्य अपेक्षा (स्व ताखाँ में)	383.57	383
	6.29	
- क्षमता (लाख टन प्रतिवर्ष)	6.10	

₹.	राह्य तुम्ह बॉव ने फलेटिन क्षेत्र_		
	प्राथस्य अवेद्या		
- (-)-	(क). कुल परिचालन लागत	1254.66	1295,71
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिसाम ② 16%	476.73	476.73
	(न). कर्नो प्रक्रमण निर्देशी से बुक्त राजस्य अपेका	1731.39	1772.44
	() an agree of \$1 agree was	1701.00	(112.44
(il).	राजस्य अपेका का प्रकारणन		
	फुलोटिंग क्रेन प्रमार (एआरआर का 100 प्रतिशत)	1731.39	1772.44
(III).	प्रसोटिंग क्रेन के सिए अफारंट प्रश्नुस्क (टिप्पणी 2)		
`	े राजस्य अपेक्षा (रू० लाखों में)	1731.39	1772.44
	- कार्गो कार्य दिवसों पर आधारित प्रत्येक प्रकार के कार्गो द्वारा राजस्व अपेक्षा की प्रतिशत हिस्सेदारी	1101.00	1115-4-7
	- बल्क कार्गो (46,36%)	802.74	821.77
	- स्टील तथा वै ग कार्गों (1.61%)	27.88	28.54
	- নকঙা নতুঠ (52.03%)	900.78	922.13
	- विदेशी कार्गों की प्रति टन प्रहस्तन दर (स्थ में)	900.78	922.13
	- विवरत वर्गा का आतं का अवसान वर (स्व) न)	25.62	25.13
	- स्टील तथा बैग कार्यो	48.03	
	- लक्बी तटठे	76.85	47.15 75.48
	- तटीय कार्गा की प्रति टन प्रहस्तन दर (रु० में)	70.65	75.40
	• बल्क कार्यो	15.37	15.08
	- स्टील तथा बैग कार्गो	28.82	28.29
	- तकडी लटठे	46.11	45.29
	- (भग्न (१६०	46.11	45.29
η.	बर्भिंग गरिविक्		
(i).	राजस्य अपेक्षा		
	(क). कुल परिचातन लागत	2525.31	1923.80
	(ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम 😵 16%	1367.71	1202.66
	(ग). बर्चिन गतिविधि से कुस राजस्व क्रपेक्क	3893.02	3126.46
70)	राजस्य अपेक्षा का प्रयाजन		
(117.	राजस्य अपना का प्रमाणन वर्ध किराया प्रमार (एआस्थार का 100 प्रतिसत)		2400.40
	बय किरोबी प्रमार (एअस्प्रार का 100 प्रातशत)	3893.02	3126.46
(81).	अपग्रंट क्वं किरावा		
	- एक्सकवेटरों द्वारा प्रहस्तित बार्जी की सं	6	6
	- बार्ज का औसत जीआरटी	1500	1500
	- जेट्टी थर उपलब्ध घंटों की सं. (365 दिन * 24 घंटे * 0.7)	6132	6132
	- कुल जीआरटी घंटे (6 बार्ज * 1500 जीआरटी * 6132 घंटे)	55188000	55188000
	- राजस्व अपेक्षा (रुपये)	389301723	312645647
	- बर्च किरावा प्रभार (२० प्रति जीआरटी घंटा)	7.05	5.67

अनुबंध-॥

कांडला पत्तन न्यास में तुना पत्तन पर बार्ज प्रहस्तन सुविधाओं के अपग्रेडेशन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची

1.1. परिमाबाएँ

इस दरमान में जब तक कि अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिमाषाएँ लागू होंगी:-

(i). 'तटीय पोत' का अभिप्राय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत से हैं।

(ii). "विदेशी पोत" का अभिप्राय तटीय पोतों से इतर किसी पोत से है।

- (iii). "नि:शुक्क अवधि" का अभिप्राय उस अवधि से होगा जिस दौरान कार्गों को विलंबशुक्क प्रभारों/भूमि किराये के बिना भंडारण की अनुमति दी जाएगी और इस अवधि में सीमाशुक्क अधिसूचित अवकाश दिवस तथा टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
- (iv). "पत्तन" का अभिप्राय कांडला पत्तन न्यास से होगा।

(v). "प्रतिदिन" का अभिप्राय प्रति केलेंडर दिवस से है जब तक कि अन्यथा उल्लिखित न हो।

- (vi). "टीएएमपी" का अभिप्राय महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 47क के अधीन गठित महापत्तन प्रशुक्क प्राधिकरण से होगा।
- (vii). "टन" का अभिप्राय एक मीट्रिक टन अथवा 1,000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्ते

(i). विलंबित भुगतानों / वापसियों पर ब्याजः

- (क). उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अधीन दंडात्मक ब्याज अदा करेगा। इसी प्रकार, टिर्मिनल प्रचालक विलंबित वापिसयों पर दंडात्मक ब्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लैंडिंग दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
- (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेज़ों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा मुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल दिए जाने के पश्चात केवल 10 दिन गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां सेवाएं प्राप्त करने से पहले मुगतान किया जाता है जहां प्रमारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (ii). परिगणित सभी प्रभार बिल के कूल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (iii). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंब के लिए प्रमार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।
- (iv). यदि कोई तेल पोत तेल टर्मिनल की तट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्बता अथवा खराबी या टर्मिनल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है तो पोतों के निष्क्रिय होने की अवधि के दौरान उपार्जित रियायतप्राप्तकर्ता को देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा छूट दी जाएगी।
- (v). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें प्रमारित कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है।

टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित की गई दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होनी चाहिएं।

तथापि, टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरें लागू करने का शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों में आगे होने वाले और परिवर्तनों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के बारे में जनता को अधिसूचित किया जाना जारी रखना होगा परन्तु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।

2. बर्थ किराया प्रमारः

बर्थ में पहुंचने वाले अथवा समीप रहने वाले बार्ज तथा अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रमार की दर रू० 5.67 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी।

टिप्पणियां:

- (i). बर्थ किराये की अवधि पोत के बर्थ अभिग्रहण करने के समय से परिगणित की जाएगी।
- (ii). बर्थ किराये में बर्थ पर प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार, जैसे बर्थ अभिग्रहण, कूड़ा हटाना, बर्थों की सफाई, आग से बचाव निगरानी आदि शामिल हैं।
- (iii). बर्थ किराया उस अवधि के लिए वसूल नहीं किया जाएगा जब बार्ज टर्मिनल प्रचालक के उपस्कर के खराब होने अथवा बिजली गुल होने अथवा टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से एक घंटा या उससे अधिक समय तक निष्क्रिय रहता है।

3. कार्गो प्रहस्तन प्रभारः

3.1. बंदर बेसिन बार्ज जेट्टी पर कार्गी प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क

(वे पोत जो ओटीबी में रियायतप्राप्तकर्ता द्वारा उपलब्ध करवाई गई फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग नहीं करते हैं) ?

बंदर बेसिन बार्ज जेट्टी पर बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रमारों की दरें निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	घटक	दर रु० प्रति टन में	
		विदेशी	तटीय
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गों	70.68	42.41
2	स्टील	132.52	79.51
3	लकड़ी	212.03	127.22

टिप्पणी:

कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित के लिए प्रभार शामिल होंगे:-

- (i). बाजों से कार्गों की उतराई तथा उसका मंडारण के स्थान तक स्थानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अविध तक स्टेकयार्ड में मंडारण और आयात कार्गों के मामले में रैकों / ट्रकों पर लदाई और
- (ii). निर्यात कार्गों के मामले में स्टेकयार्ड पर रैकों / ट्रकों से कार्गों की उतराई, 15 दिनों की निःशुल्क अविध तक स्टेकयार्ड में भंडारण, लदाई स्थान पर कार्गों का स्थानांतरण, बार्जी पर लदाई।
- 3.2 बाह्य तुना बॉय पर फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्यो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क

क्र.सं.	घटक	दर रु० प्रति टन में	
		विदेशी	तटीय
1	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गी	25.13	15.08
2	स्टील	47.15	28.29
3	टिम्बर	75.48	45.29

^{*} फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क में निम्नलिखित परिभाषित कार्य दायरा शामिल होगाः ओटीबी में मदर पोत से बार्ज तक कार्गो की उत्तराई तथा विलोमतः। स्टीवडोरिंग प्रमार उपयोक्ता/पोत स्वामी द्वारा अलग से वहन किया जाएगा और स्टीवडोरिंग प्रमारों की राशि लाइसेंसगुद्ध स्टीवडोर्स को भूगतान की जाएगी।

टिप्पणी:

यदि एक स्व-गियर पोत ओटीबी में कार्गों की उत्तराई/लदाई के लिए फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग करता है तो उसे फ्लोटिंग क्रेन के माध्यम से प्रहस्तित कार्गों के लिए फ्लोटिंग क्रेन की प्रभार अदा करने होंगे। इसे और अधिक स्पष्ट बनाने के लिए मास्टर का प्रमाणपत्र होना चाहिए जिसमें स्पष्ट रूप से सूचित किया जाना चाहिए कि कार्गों की इतनी राशि ओटीबी में केवल फ्लोटिंग क्रेन के माध्यम से प्रहस्तित की जाएगी।

4. भंडारण प्रभारः

अनुमत नि:शुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गों के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगेः

विवरण	दर प्रति टन/दिन
भंडारण प्रभार	पहर्ल से 7वें दिन — रु0 1.19
	8वें से 14वें दिन — रु 0 1.785
	15वें दिन से आगे - रू0 2.38

टिप्पणी:

- (i). आयात कार्गो के लिए पांच निःशुल्क दिवस और निर्यात कार्गों के लिए पन्द्रह निःशुल्क दिवस स्वीकार किए जाएंगे।
- (ii). नि:शुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (iii). आयातों के लिए नि:शुल्क अवधि पोत के पूरा कार्गो उतारने की तारीख से गिनती की जाएगी।
- (iv). स्ट्रीम में लाइटरों में उतारे गए कार्गों के मामले में निःशुल्क अवधि लाइटरों से घाट पर कार्गों पूरी तरह उतारे जाने की तारीख से शुरू होगी।
- (v). जब आयात कार्गो अंतरण रूप में भंडारित किया जाता है और तब पुनःनिर्यात में परिवर्तित किया जाता है तो निःशुल्क अवधि शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेज दाखिल किए जाने की तारीख से सुविचारित की जाएगी।
- (vi). निर्यातों के लिए निःशुल्क अविध उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गों को अंतरण / पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। स्ट्रीम लदाई के मामले में, विलंबशुल्क प्रथम बार्ज की लदाई के दिन से समाप्त हो जाएगा। विलंबशुल्क उसी नौचालन में पोत पर बार्जों के माध्यम से वास्तव में लादे गए कुल कार्गों के लिए समाप्त हो जाएगा।
- (vii). किसी कारण से वापिस लाए गए निर्यात कार्गों के लिए निःशुल्क अवधि निर्यात कार्गों को पत्तन क्षेत्र में लाए जाने से शुरू होती है।
- (viii). आयातों तथा निर्यातों दोनों के लिए जोखिमपूर्ण कार्गों के लिए निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार तथा अवकाश दिवस शामिल होंगे। जोखिमपूर्ण माल पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों से 1.25 गुणा वसूल किए जाएंगे।
- (ix). निर्धारित नि:शुल्क दिवसों के बाद कार्गों के विराम के लिए टर्मिनल के गैरकार्यदिवसों तथा सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशदिवसों सहित सभी दिनों के लिए भंडारण प्रभार देय होंगे।
- (x). कार्गो पर मंडारण प्रमार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों की वजह से उस समय कार्गो की सुपुर्दर्गी / नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया गया हो।
- 5. विकिध प्रमार विकिध प्रभार दर रू० 5.84 प्रति टन सभी विकिध सेवाओं जैसे घाट पर सफाई, कार्गो का भारतोलन, धूल निवारण, पर्यावरण तथा प्रबंधन, लिफ्ट ऑन-लिफ्ट ऑफ प्रमारों, सुरक्षा उपायों आदि के प्रावधान के लिए एक समेकित प्रभार है।
- 6. उपर्युक्त खंड 2 से 5 के लिए सामान्य टिप्पणी प्रशुक्क सीमाएँ मुद्रास्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु 1 जनवरी, 2012 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच प्रोदभूत होने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में मिन्नता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुक्क सीमाओं का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुक्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंनी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 15th May, 2013

No. TAMP/6/2013-KPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for development of Barge jetty at Tuna, Kandla Port on Build, Operate and Transfer (BOT) basis in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting at Major Ports which was notified vide Notification N. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS Case No. TAMP/6/2013-KPT

Kandla Port Trust

Applicant

QUORUM:

- (i) Smt. Rani Jadhav, Chairperson
- (ii) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)

ORDER

(Passed on this 22nd day of February, 2013)

This case relates to the proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) for fixation of upfront tariff for development of Barge jetty at Tuna, Kandla Port on Build, Operate and Transfer (BOT) basis.

- 2.1. The highlights of the proposal dated 27 December 2012 submitted by KPT are
 - (i) In light of increasing traffic, the existing dry cargo berths at Kandla Port are heavily utilized. In order to relieve pressure on the existing dry cargo berths and to cope up with the likely demand in later years, the KPT has filed proposal for development of the Barge Handling Facility at Tuna, Kandla Port for handling multipurpose dry cargo (excluding container and liquid cargo) on BOT basis under PPP mode.

The details of the wharfs at Tuna are as follows:

Component	Dimension	Status
Existing wharf	240 m X 9.5 m	Already constructed and completed by the KPT. Total back up area for existing 240 meter barge jetty is 3.5 hectares.
Existing wharf	160 m X 9.5 m	In the proposed project KPT will transfer 160 meter length of barge jetty to BOT operator from the 240 meter barge jetty at tuna and will continue to maintain 80 meter length barge jetty on their own. Hence the cost shall be recovered in form of upfront payment from the BOT operator for the length of 160m barge jetty, back up area of 1.90 hectares and other facilities like electrification, mechanical equipments, etc.
New wharf	500 m X 12 m	Shall be constructed by the BOT operator at its own cost.

(ii). The already developed Port facilities at Tuna which will be transferred to the BOT operator are as under:

- (a). A wharf of size 160 m x 9.5 m resting on RCC piles.
- (b). Stacking area of about 1.90 hectares duly paved with bitumen from the existing back up area of 3.5 hectares shall be handed over to the BOT operator by the KPT.
- (c). Electrification and illumination which are under notified back up area of 1.90 hectares.
- (iii). The BOT operator shall undertake the following development activities at the Tuna port:
 - (a). Construction of wharf size of 500 m x 12 m on pile foundation.
 - (b). Railway sliding of approx length of 1.8 km including connectivity of the same with common Rail.
 - (c). Development of internal road and connectivity with common road.
 - (d). Providing Custom fencing wall.
 - (e). Providing firefighting lines
 - (f). Asphalt paving behind wharf portion.
 - (g). Electrification works including development of transformer yard for transmission and power distribution network.
 - (h). Gate office and security check.
 - (i). Development of back up area
 - (j). Installation of necessary Navigational systems in the approach channel.
 - (k). Capital dredging and Maintenance dredging alongside the jetty as well as in the approach channel. The BOT operator shall maintain minimum 0.00 m CD dredging level at the proposed site, but if the BOT operator requires to dredge more than 0.00 m CD considering the technical viability of the jetty in that case the BOT operator shall take the prior permission from the KPT.

Apart from undertaking the above activities, BOT operator shall provide-

- (i) the Floating crane at OTB to carry out the loading /un-loading cargo operations and
- (ii) Cargo handling equipments viz. excavators, payloaders, forklifts etc. at the jetty.
- (iv). KPT has stated that the capacity of the Terminal has been determined based on guidelines notified by TAMP and considering other relevant factors such as Draft and Dimensions of the proposed Barge Jetty, maximum size of the barge which can be accommodated at proposed site (2200 DWT), Floating crane, various equipments viz. excavators, pay loaders, forklifts etc. and Cargo mix ratio viz. all types of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs.
- (v). Optimal Capacity:
 - (a). Optimal Capacity of the Terminal:
 - (i). Optimal capacity based on movement of barges.

Average parcel size handled by the Barge (2200 DWT)	1500 MTs
Number of barges	6
Number of trips in a day	2
Amount of cargo that could loaded/ unloaded in a day	18000 MTs
Cargo Handling Capacity/Year	18000 x 365 = 6.57 MMTPA

(ii). Optimal capacity based on the handling rate of Excavators at Tuna barge jetty:

No. of Excavators	4	
Cycles/hour	100 cycles/hour	
Volume of grab	4.5 cum	

Max per hour volume	1800 cum
Operating load factor	0.7
All types of Dry bulk cargo	1260 tons/hour
Steel and Bagged cargo	672 tons/hour
Timber logs and other break bulk	420 tons/hour
Operating hours in a day	24 Hours
Cargo Handling ratios	
All types of Dry Bulk Cargo	71.81%
Steel and Bagged Cargo	1.33%
Timber logs and Other Break Bulk	26.86%
Cargo Handling Rates per day	
All types of Dry Bulk Cargo	30240 Tons/day
Steel and Bagged Cargo	16127 Tons/day
Steet and Bagged cargo	10080 Tons/day
Optimal Capacity of the terminal	6.29 MMTPA
	365*0.7*(71.81%*30240+
	1.33%*16127 +
	26.86%*10080)
	= 6294836 Metric Tonnes
	Per Annum.

KPT has stated that the optimal capacity of terminal based on norms for fixation of upfront tariff for services rendered at multipurpose benth is worked out as 6.29 MMTPA.

(b). Optimal Capacity of Floating Crane at Outer Tuna Buoy (OTB):

Number of floating cranes	1
Max per h volume	1300 ton/ hour
Operating Load factor	0.7
All types of Dry bulk Cargo	910 Tons/hour
Break bulk (Steel & Bagged cargo)(53.33% of dry bulk)	485 Tons/hour
Timber logs and other break bulk cargo(33.33% of dry bulk)	303 Tons/hour
Operating hours in a day	24 Hours
Cargo handling ratios (based on the cargo ha last four years i.e. 2008-09	indled through barges at KPT in to 2011-12)
Dry bulk	71.81%
Steel & Bagged cargo	1.33%
Timber logs	26.86%
Cargo handling rates per day	
All types of Dry bulk cargo	21840 Tons/day
Steel & Bagged cargo	11640 Tons/day
Timber logs & other Break Bulk	7272 Tons/day
Optimal Capacity of the floating crane	4.55 MMTPA
(70% of the total capacity)	365*0.7*(71.81%*21840+1.33
c	%*11640 + 26.86%*7272)
	= 4545696 Metric Tonnes Per
	Annum

KPT has stated that currently at KPT more than 90% to 95% vessels are self-geared vessels and the remaining are non-geared vessels. Considering the future growth and length of concession period i.e. 30 years, the non geared vessels at KPT will be expected to increase constantly. Hence suitable provision of one floating crane is required for smooth running of operations.

KPT has further stated that there shall be flexibility to BOT operator to increase the number of floating crane at OTB as per the future demand but it shall not be considered as a part of the project cost.

(vi). Capital Cost:

61	Particulars		(₹ in lakhs) Capitai		
SI. No.	Particulars				
NO.			cost estimation		
(A).	Cargo Handling Activity	· · · · ·	CSUITE COIL		
(i).	Civil Cost	1.			
(7)	(a). Development of back up area	6138.98	1		
	(b). Development of connecting road	180.00	1		
	(c). Bridge cost	2301.20	1		
	(d). Construction of Office Building	119.40	1		
	(e). Fire fighting arrangement	26.58	1		
	(f). Ancillary infrastructure	432.19			
	(g). Upfront payment to KPT (towards custom fencing	240.75			
	wall and back up area)	340.75			
	(h) Miscellaneous cost	476.96	10016.06		
(ii).	Equipment Cost				
. ,	(a). Excavators- 4 Nos. @ ₹ 621.92 Lacs each	2571.67			
	(b). Fork Lift Truck (5MT)- 6 Nos.@ ₹ 24 Lakhs each	103.62			
	(c). Fork Lift Truck (10MT)- 2 Nos. @₹ 36.50 Lakhs				
	each	100.80			
	(d). Pay Loader (10MT)- 12 Nos. @ ₹ 36.50 Lakhs	1			
	each	438.00			
	(e). Excavators for back up area (4 Nos. @ ₹ 33.27				
	Lakhs each	133.08			
	(f). Laying of Railway line (1.78 km)	1424.00			
	(g). Electrification	250.00			
	(h). Navigation systems	150.00			
	(i). Communications systems	35.00			
	(j). Weigh Bridge (80T,18m X 3m) (5 Nos.@ ₹ 18.045				
	lakhs each	90.23			
	(k). Front payment to KPT (towards electrificationHigh	13.50			
	Mast Tower)				
	(I). Miscellaneous cost	265.49	5575.39		
	Total Capital cost for Handling Activity [(i) + (ii)		15591.46		
(B).	Capital cost Floating Crane				
(i).	Floating Crane including dump barge, tug and other				
	required components	2837.68			
(ii).	Miscellaneous cost	141.88			
	Total Capital cost of Floating Crane		2979.56		
(C).	Capital cost for construction of berth				
(i).	Pile Foundation 1000mm Dia Pile	3183.17			
(ii).	Pile Muff	57.31			
(iii).	Main beam	153.80			
(iv).	Secondary Beam	86.27			
(v).	Precast, Casr-in-situ and wearing coat over slab	319.06			
(vi).	Diaphram wall	125.07			
(vii).	Mooring and Berthing Aids (Bollard, Fender & Ladder)	50.00			
(viii).	Capital Dredging (Input from OOT) - Apportioned for				
	BOT Operator (For 0.00 m (Asssured Depth) 660				
	length)	3719.81			
(ix).	Upfront amount to KPT (towards civil works of jetty)	446.65			
(x).	Miscellaneous cost	407.06			
	Total Capital cost of Construction of Berth		8548.20 27119.22		
	Total Capital cost of the project (A + B + C)				

(vii). Operating Cost:

<u>(a).</u>						
Sr	Component			Values		(₹ in lakh)
1	Fuel Consumption	Number	Fuel consumption (Liter)	Rate/liter	Working hours in a year	Amount
1a	Excavator	4	32.00	52.12	6132	409.09
1b	Fork Lift Truck (10 mt)	6	10.00	52.12	6132	191.76
1c	Fork Lift Truck (5 mt)	3	7.00	52.12	6132	67.12
1d	Pay Loader (10MT)	12	12.00	52.12	6132	460.22
1e	Excavators for handling back up area cargo	4	12.00	52.12	6132	153.41
1f	Trucks & Trailers (Rs.15/ton, total cargo 6.29 MMTPA)	15	6294836			944.23
		Su	ib total			2225.82
2	Power Consumption (16.067 hectares, 240000 units per hectare/annum @ Rs.9.8 per unit	16.067	240000.00	9.8	-	377.90
3	Repair and Maintenance (Civil Assets)	1%	10016.06	-	-	100.16
4	Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	5%	5575.39	-	-	278.77
5	Insurance	1%	15591.46	-	-	155.91
	Depreciation Civil	3.34%	10016.06	-		334.54
6	Depreciation Railway Siding (Mechanical)	13.91%	1495.20			207.98
	Depreciation Mechanical	10.34%	4080.19			421.89
7	License Fee of land for back up area (including bridge and jetty area)	141670	191.65	-		271.52
8	License fee for land within docks (1.9 hectares)	19000	191.65	-		36.41
9	License Fee (water) as per the latest land policy for Major Ports 2010(50% of the Land rates)	9108	95.83	- ,		8.73
10	Other Expenses	5%	15591.46	-	-	779.57
	Total operating cost (Rs. in lakh)					5199.20

(b). Operating Cost of Floating Crane:

Sr.	Component		Values			
1	Fuel Consumption	Number	Fuel consumption (Litre)	Rate/ litre	Working hours in a year	Lakh) Amount
1a	Floating Crane 1 nos @ 96 litre/hour	1	96	52.12	6132	306.82
1b	idle Floating Crane 1 nos @ 12 litre/hour	1	12	52.12	2628	16.44

	Tot	al Operating	Cost (Floatin	g Crane)		1254.66
5	Other Expenses	5%		2980		124.95
4	Depreciation	10.34%		2980		308.09
3	Insurance	1%		2980		29.80
2	Repair and Maintenance (Mechanical Assets)	5%	1	2980		148.98
	Sub total					642.85
1c	Tug 1 nos @ 100 liter/ hour	1	100	52.12	6132	319.60

(c). Operating cost of the Berth:

S. No.	Group	Components	Total berth cost	Estimated Cost (₹ in Lakh)
1	Repair and Maintenance of civil assets	1%	4642.39	46.42
2	Depreciation	3.34%	8548.20	285.51
3	Insurance	1%	8548.20	85.48
4	Maintenance Dredging			2107.89
	Total Operating Co	st of the Berth		2525.31

- (viii). The return on capital employed is estimated at 16% on the gross block of assets.
- (ix). Accordingly, the Annual Revenue Requirement is estimated as follows:

(₹ in lakhs)

SI No.	Particulars	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire
(i).	ROCE @ 16%	2494.63	476.73	1367.71
(ii).	Operating cost	5199.20	1254.66	2525.31
(iii).	Total Revenue Requirement	7693.84	1731.39	3893.02

(x). Apportionment of Annual Revenue Requirement (Cargo Handling activity):

(₹ in lakhs)

SI.		Apporti	oned estimate	d revenue	requirement
No.	Particulars	For Ca	rgo Handling	For Flo	oating Crane
		%	₹ in lakhs	%	₹ in lakhs
(i).	Handling Charges	90%	6924.45	100%	1731.39
(ii).	Storage	5%	384.69	-	*
(iii).	Miscellaneous Charges	5%	384.69	- 1	-
	Total Revenue Requirement	100%	7693.84		1731.39

- (xi). The upfront tariff proposed by the KPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:
 - (a). Berth hire per GRT per hour

Berth hire charges

₹7.05

Berth hire charges shall include the charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.

(b). Cargo handling charges:

KPT has stated that 90% foreign cargo and 10% coastal cargo has been used to arrive at the calculations and the concessional rates have been considered for coastal cargo which is 60% of the rates for foreign cargo.

The port has proposed two separate rates for handling of cargo for selfgeared vessels and for handling of cargo for non-geared vessels. Accordingly, tariff is proposed for:

 (i) Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB

		Rate per met	ric tonne in र
SI. No.	Commodity	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	73.98	44.39
2.	Steel	138.72	83.23
3.	Timber	221.94	133.17

(ii). Tariff for hiring of floating crane at the OTB

		Rate per met	ric tonne in ₹
SI. No.	Commodity	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	25.60	15.36
2.	Steel	48.04	28.82
3.	Timber	76.89	46.13

(iii). Tariff for handling cargo at Tuna barge jetty for those vessels which are using floating crane at the OTB will be the sum of the (i) and (ii) above.

(c). Storage Charges:

Estimation of Storage Charges:

Storage Charges Rate(per ton/day for first 7 days after free period)	1.25
Storage Charges Rate(per ton/day for next 7 days)	1.87
Storage Charges Rate(per ton/day afterwards)	2.49

KPT has stated that the port has arrived at the revenue requirement for storage charges based on the proposed levy of charges for the cargo that may remain in the transit area after the admissible free period and has considered that the 40% of total cargo will attract storage charge and out of that 50% will get cleared in the first week.

(d). Miscellaneous Charges:

Miscellaneous charges for the services such as environment and management, lift on- lift off charges, sweeping of cargo on the wharf, safety measures, etc. ₹6.11 per ton. These charges would cover the charges for the services which are not specifically prescribed in SOR.

2.2. Further, the KPT has stated that as per clause 2.2 of the 2008 guidelines, once tariff caps are set for handling different commodities or providing various services for a port, they would apply to all terminals that are bid out subsequently in the same port during the next five years for handling identical commodity or for providing similar services. Authority has passed Order on 18 June 2012 for the similar project of KPT for Bunder Basin Barge Jetty. However, in this connection, the KPT has sought to clarify that the capital investment for this project as compared to Bunder Basin Barge Jetty project is high due to high capital dredging cost and other

required infrastructure, hence it is not appropriate to apply the rates of the Bunder Basin barge jetty project to the Barge Jetty at Tuna due to change in the capital cost as well as operating cost. Therefore, a separate tariff proposal for development of barge jetty at Tuna has been prepared by the KPT.

- 3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal was circulated to the user/user organizations/bidders vide letter dated 28 January 2013 as per the list furnished by the KPT. None of the users/ prospective applicants have furnished their comments till finalization of the case except Shipping Corporation of India which has stated that it has no comments to offer.
- 4. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to furnish additional information/ clarifications on a few points vide our letter dated 1 February 2013. The KPT has furnished its reply vide its letter dated 5 February 2013. A summary of the queries raised by us and reply of KPT thereon is summarized below:

SI. No.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
1.	GENERAL	
(i).	It may be recalled that the Authority vide its Order no. TAMP/45/2011-KPT dated 18 June 2012 has fixed upfront tariff for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at the Barge handling facility at Bunder Basin of KPT, based on a proposal filed then by KPT. Vide the said Order, the upfront tariff has also been fixed for handling the above mentioned cargo by Floating crane at the Outer Tuna Buoy (OTB). The upfront tariff for the said facility at Bunder Basin has been envisaged with the deployment of equipment like Excavators, 5 MT and 10 MT Fork Lift. Trucks, Pay Loaders, Excavators for handling cargo at backup area and by deploying Floating crane at the OTB. Accordingly, upfront cargo handling charges, storage charges, miscellaneous charges and berth hire charges were approved. The handling crane was also approved.	Though the project structure for proposed project may be considered similar to that of the Project Bunder Basin. However, the Sunder Basin proposal approved but due to no receipt of the offer for the same, it is not expected to be bid out an PP mode. Hence, in light of this fact and also due to completely different size of the project in terms of capacity, capital investment, etc. the fresh tariffs are proposed for the approval.
	The proposal now filed by KPT is also for fixing upfront tariff (handling charges, storage charges, miscettaneous charges and berth hire charges) for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at barge handling facilities at Tuna, with the same equipping plan. Further, the KPT in the said proposal has also proposed for fixing charges for handling the above mentioned cargo by Floating crane at OTB.	
-7.5	In this regard, it is relevant to mention here that the upfront tariff is not fixed project-wise. As per clause 2.2, of the guidelines for upfront tariff setting, the tariff caps prescribed are for various cargo/ services and would be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo/	

,		
	services during the next five years. In other words, the upfront tariff fixed for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at the Barge handling facility at Bunder Basin should apply to all projects bid out till June 2017. The reasoning given by the KPT that it may not be appropriate to apply the rates relating to the Bunder basin in this case	
	also, as the capital investment of the current project is high due to high capital dredging cost and other operating costs does not appear to be relevant as the upfront tariff guidelines do not provide for review of the tariff caps to factor the increase in the capital costs and operating costs. Further, if upfront tariff is fixed based on the current proposal filed by the port, then it may amount to fixing project wise upfront tariff, which is not envisaged by the Upfront tariff guidelines. It therefore, appears that the current proposal of the KPT is premature for consideration within five years from June 2012 as per the Upfront tariff guidelines of 2008.	
(ii).	It is not clear from the proposal as to how much area of land is proposed to be allotted by the KPT, except that in the workings relating to determining the operating costs, the licence fee has been calculated for land area of 160670 sq.m and 9108 sq.m of water front area. The KPT to furnish details of the actual area of land available for use and the distribution of available land in terms of storage facility and auxiliary facility at the proposed facility. The details regarding the waterfront area to be also furnished.	Total Land Area proposed to be licensed out for the project is 160670 sqm which has following break up: Land Area Back Up Area — 15 Ha (13.1 undeveloped + 1.9 developed) Jetty Area — 0.75 Ha (New Jetty (500X12)+Existing Jetty (160X9.5))/10000) 2 Nos. Connecting Bridges — 0.32 Ha [(18X125) +(18X50))/10000] Total 16.07 Ha. Water Area = 660 m Jetty length X 12 m beam of barge X 1.15 as per IS code.
	KPT has stated that in the proposed project, providing/ hiring of barges to user/ vessel owner shall not be the part of scope of work of BOT operator. In this regard, clarification to be furnished regarding who will offer the barge operations services and the tariff arrangement envisaged for the said service.	Barge operations are to be arranged by the users. There are many licensed stevedores who provide these services. Tariff for Services extended by Stevedores are not regulated by any Authority. It may be determined based on market forces. Further, this analogy is similar to the project of Barge Handling facilities at Bunder Basin for which TAMP has already approved the Tariff.
	The KPT to clarify the tariff arrangement relating to vessel/ cargo related charges leviable on mother vessels at OTB and transloading operation thereat.	Vessel related charges leviable, if any, on mother vessels at OTB shall be collected by KPT as per the Scale of Rates. However, the same are not the part/scope of the services to be rendered by the concessionaire of the proposed project. Query regarding transloading operation thereat is not very clear.
	The optimal capacity of the barge jetty considered by the KPT based on the deployment of 4 nos. of excavators is estimated at 6.29 MMTPA. The clarification for basis for considering deployment of 4 Excavators is sought in the later part of the	Optimal capacity of barge jetty is determined based on 4 Nos. of Excavators considering various factors as listed below: • Constraints of cargo movement through barges during high tide only. Hence only

two trips of the barges is possible. Barge Questionnaire. In this context, it is relevant movement possible through two trips gives here to mention that the proposal of the the volume of 6.57 MMTPA. Hence, the KPT also envisages handling of cargo corresponding nearby figure based on brought by vessels (both geared and nonexcavators is 6.29 MMTPA which has been geared) by deployment of one floating However, the proposal at some crane i other place states that the BOT operator is In case of the Project Bunder Basin, free to either deploy one more new floating technical and operation aspects were crane or hire floating crane for OTB considered and confirmed from the experienced operator working at KPT. operations. Further, there does not appear Considering the similar basis of nos. of to be any restriction for the deployment of excavators and available barge jetty length, Excavators more than 4 nos. at the barge proposed 4 Nos. of excavators have been Incidentally considering the berth jetty. In the approved tariffs for length of 660 metres available to the BOT proposed. Bunder Basin, 3 Nos. of excavators are operator, deployment of more number of considered for total barge jetty length of 460 excavators at the barge jetty cannot be m while proportionately for 660 m of barge ruled out, if the technical design of the jetty jetty length of proposed project 4 Nos. of permits deployment of more number of excavators are fully justified. Excavators. In this backdrop, the KPT to clarify how the port envisages to ensure that Floating crane has been proposed to encourage the the operator will not earn windfall profit by calling of the larger size gearless ships at KPT deploying Excavators more than 4 no. at the which can help trade to reduce the cost of the jetty and floating crane more than 1 no. at freight. Currently, small percentage, probably not the OTB. more than 10% of the all vessels is geariess vessels. However, this share of gearless vessels may increase also in future. Though 1 floating crane may be sufficient considering the gearless vessels scenario but if in future gearless ships calling at KPT increases substantially, there is provision for deployment of additional creme on bought out or on bire butis. 2. Optimal Capacity: (i). Barge jetty: The optimal capacity calculation of the (a). Barge jetty is seen to be based on the handling capacity of four number of excavators proposed to be deployed at the jetty and based on the percentage share of each type of cargo. In this context, KPT to clarify/ furnish the following: The reasons for limiting the excavators up to 4 have The seasons for limiting the number of (i). already been discussed in previous point. excavators to 4 to be explained with technical analysis The requisite traffic details from 2008-09 to 2011-12 The year-wise actual traffic handled by the (ii). KPT during the last three years 2009-10 to is as follows. 2011-12 and upto December 2012 in Particulars | 2008-09 | 2009-10 | 2010-11 | 2011-12 respect of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs. 434036 823391 1106297 1612081 Dry Bulk 17059 14943 17432 24265 ij Steel 194171 571188 591472 130202 iii Timber 588503 1034621 1692428 2220985 Total Percentage share of each cargo for the years 2008-09 to 2011-12 is as follows: SI. Particulars 2008-09 2009-10 2010-11 2011-12 Average no. 72.60% 71.81% 79.58% 65.40% 73.75% Dry Bulk 0.80% 1.33% 1.65% 0.90% Steel 4,12% jii Timber Total

	T	
(iii).	Floating crane: While the optimal capacity of the barge jetty has been assessed by the port at 6.29 MMTPA, the optimal capacity of the floating crane has been assessed at 4.55 MMPTA. Given that the KPT anticipates increase in the number of gearless vessels (which would be using the floating cranes) calling at the port over the length of the concession period, the KPT to review the capacity calculation in such a manner so as to minimise the gap between the capacity of the barge jetty and that of the floating crane.	Ar discussed earlier the gearless vessels' visit to KPT may increase. Considering this fact only. Floating crane with such high capacity has been considered. Floating Crane's capacity is around 72% of barge jetty capacity. Thus, such high percentage of gearless vessels coming at KPT shall also take time to come into reality. Moreover, addition of one more floating crane at the moment would increase the total floating crane capacity much more than barge jetty capacity. So, in such scenario also, there will be mismatch between them. Hence, looking to the present scenario of Gearless vessels visiting at KPT, it is better to consider the proposed capacity of 1 Nos. of floating crane. Moreover, gap of handling capacity, if any, may also be taken care by the floating crane being operated at OTB by other parties.
3.	Capital Cost:	
(i).	Civil costs:	
(a).	Though the KPT in the Rate Analysis has	Tr schedule of rates considered for estimation of
(4)	drawn reference to the rates mentioned in the Schedule of Rates, it has not furnished the copy of the Schedule of Rates. The KPT to, therefore, furnish the Schedule of Rates, based on which it has adopted the rates in its capital cost estimation.	cc i, though stated to have been furnished, has not been furnished. However, subsequently, the KPT has furnished the same.
(b).	In the Rate Analysis, it is seen that the KPT has stated that the rate considered in the estimation of some of the civil costs are based on the prevailing market rate. Documentary evidence in support of such prevailing market rates considered to be furnished.	Documentary evidences for the prevailing market rates for some of the civil costs have been furnished.
(c).	The meaning of the term 'RAA' as referred in the Rate Analysis to be explained.	RAA stands for Rate Analysis Attached.
(d).	In the estimation of civil capital cost relating	The rate analysis may be referred as shown below:
	to the cargo handling activity, the KPT is not	
	seen to have furnished the Rate analysis in	ltern Quantity Rate/ Unit ₹
	respect of development of connecting road (₹1.80 crores), construction of office building (₹1.19 crores). The KPT to furnish the rate analysis in respect of the said civil works.	Development of 6000 3000 Sqm 180.00 connecting road Construction of 995 12000 Sqm 119.40 Office Bldg (incl. canteen, toilet blocks, amenities block, etc)
(e).	The basis for estimating fire fighting arrangement at 0.15% of civil cost and ancillary infrastructure at 2.5% of the civil cost, in the estimation of civil capital cost relating to the cargo handling activity to be explained.	Fire fighting arrangement and ancillary infrastructure costs have to be estimated based on lumpsum consideration. The same were estimated in case of Bunder Basin tariffs approved by TAMP through tariff order TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012. Hence, the same is justified.
(f) .	The KPT has considered ₹800.90 lakhs towards upfront payment in the total capital cost estimation, which is seen to be payment to be made by the operator to KPT towards the cost of assets like wharf, stacking area, backup area and electrification created by the KPT and to be handed over to the operator In this connection, the KPT is requested to furnish	Cost of assets to be handed over to the Concessionaire is 800.90 Lakhs as per the Valuation report from Government registered valuer. This has been considered as in the approved tariff case for Bunder Basin Project, the value as per the Valuation Report of the Government Registered valuer was considered. Hence, the same thing has been followed here also.

	the following:		· · · ·	<u>.</u>
	(i). Confirm that the amount represents the cost of assets. (ii). Details of the asset valuation carried out by the port. (iii). The present written down value in respect of each of the above assets.			
(g).	In the estimation of civil capital cost relating to the berth, the KPT to furnish the quantum of silt proposed to be dredged and the unit rate of dredging. The unit rate of dredging may be substantiated by documentary proof.	Capital Cost of Dredging has per the inputs of COM Concluding proportionate cost below:	DOT Vad	inar. Detaile
(h).	It appears that a part of the capital dredging cost is proposed to be apportioned to the	For approach channel dredging quantity	0.30	Million cum
	BOT operator. There is no clarity in this	Total length of barge jetty length of BOT barge jetty	840.00 6 60.0 0	Meters M et ers
	proposition. KPT to clarify.	Apportioned quantity for BOT Dredging quantity for berth	0.24 0.15	Millian cum Millioni cum
		Total dredging for approach and berth	0.45	Million cum
		Apportioned dredging for Bot & Berth	0.39	Million cum
		Dredging rate in approach channel	965	₹/cum
		Total amount (₹ in lakh) Apportioned amount to BOT	4340.17 3720	₹ Lakhs ₹ Lakhs
(ii).	estimation of civil capital cost relating to the berth. Equipment cost:			
(a).	The equipping plan proposed for the facility does not seem to be in line with the equipping plan prescribed for the multipurpose terminal in the Upfront Guidelines. In this regard, the KPT to furnish an analysis supported with workings to justify the number of each type of equipment envisaged to be used at the facility to handle the cargo to show that given the productivity of each type of the equipment, the quantity of different equipment commensurate with the quantity of cargo estimated to be handled.	TAMP Guideline 2008 provide the multipurpose cargo tenderthing facilities which is not the barge handling facilities plan approved for the Prothrough TAMP order TAMP June has been referred to plan in proportion to the optithe equipment plan is justified approved TAMP order.	minal for ot possib s. Henc bject of E 45/2011// oposed t linal capa d in view	main vessel le to apply to e, Equipment Bunder Basin Fir dated 18 he equipment acity. Hence, of the already
(b).	The KPT to furnish documentary evidence in support of the cost of 5MT Forklift trucks, 10MT Forklift trucks, 10MT Pay-loaders and 80T Weigh Bridge. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, the KPT had not furnished documentary evidence in support of the cost of the above mentioned equipment.	The documentary evidence h	ave been	turnished.
(c).	The basis for estimating a lumpsum capital cost in respect of Electrification, Navigation systems and Communication systems to be explained.	The detailed costing at this s systems may not be possible of cost were inevitable to lumpsum basis which is detailed by the sudgement basis.	. Hence, o be co	the estimates

(d).	The cost of laying of Railway line does not	irrespective of the consideration of the same as
	have a bearing on the direct handling of	or mechanical cost, the capital cost of railway
	cargo at the facility. It appears to be a civil cost and hence to be considered under the	related to capital cost of cargo handling activity.
	estimation of civil cost for cargo handling activity.	
4.	Operating Cost:	
(i).	The KPT has considered 6 Nos. of 5 MT Fork	In operating cost calculation naming of the Fork
	Lift Truck and 3 Nos. of 10 MT Fork Lift Truck in the estimation of Capital cost. However, in	Trucks with its capacity has been interchanged. The cost calculation is correct as the 6 Nos. of 5
	the estimation of fuel costs, the KPT has considered 3 Nos. of 5 MT Fork Lift Truck and	Fork Lifts and 3 Nos. of 10 MT Fork Lifts consum
	6 Nos. of 10 MT Fork Lift Truck. The KPT to	the fuel 10 liters and 7 liters per hour respectively
	effect necessary corrections in the calculation of fuel costs.	
(ii).	The fuel consumption of 32 litres per hour	Fuel consumption has been determined based
	per excavator, 7 litres per hour per 5MT	approved TAMP order for Bunder Basin vide TA
	forklift truck, 10 litres per hour per 10MT forklift truck, 12 litres per hour per 10MT pay	order TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012. that time, it was determined based on supp
	loader and 12 litres per hour per excavator	discussions.
	at backup area, fuel cost of ₹15 per tonne	
	for trucks and trailers and 100 litres per hour per tug to be justified by way of a	
	detailed analysis in this regard for each type	
	of equipment. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the	
Ì	barge handling facility at Bunder basin, the	
Ì	KPT had not furnished any analysis to	
}	support the fuel consumption of the above mentioned equipment.	
. (iii).	An amount of ₹944.23 lakhs has been	Trailers and Trucks are to be involved on hire bas
	estimated as the fuel cost of trucks &	Thus, there is no capital investment for the same.
	Trailers in operating cost. However, the KPT has not estimated the cost of Trucks and	
	Trailers in the estimation of capital cost of	
1	the equipment. The KPT to clarify the position.	
(iv).	The KPT to furnish workings and a copy of	Calculation of power unit rate is furnished based
	the recent electricity bill in support of unit rate of power at ₹9.80, adopted by the KPT	the electricity tariff schedule of KPT, which reflects
	for estimation of power cost.	rate of ₹9.38 per unit.
(v).	In the estimation of lease rentals, the KPT is	License fee have been considered as of Janua
	seen to have adopted the rate of ₹191:65 per sq.m per annum. This appears to be the	2013. The revised proposal is in line with the same
	escalated rate as of the year 2012 relating	
	to the area 'Land within the docks' as prescribed in the Rent Schedule of KPT.	
	Since the year 2013 has already begun, the	
1	KPT to consider revising the lease rental	
	calculation by considering the lease rental as applicable for the year 2013.	
(vi).	The norms prescribed in the guidelines	Cost of maintenance dredging has been estimate
İ	stipulate estimation of maintenance cost of	suggested by COM, OOT Vadinar. The same
	beat 1% of the total cost. Accordingly, the Maintenance dredging cost will be	based on model studies and considers the s specific factors. Hence, the same is appropria
		and has been estimated as below.
	around ₹37.20 lakhs based on the current	did has been estimated as below.
	estimates furnished by the KPT. As against	
		Particulars Value Unit
:	estimates furnished by the KPT. As against that the KPT was estimated maintenance	

	estimation of maintenance dredging cost is		ngth of BO					neter
	not found to be as per the norms prescribed	Αp	portioned	quantity	for BOT	0.13	7	/lm3
	in the guidelines. The reasons for deviation	Dre	edging qu	antity for	berth	0.08	N	/lm3
		Total drodging for approach 0.25 Mm						/lm3
	from the norms prescribed in the guidelines		d berth			•		
	for estimating this expense to be justified.		portioned	drodais	a for	0.22		/lm3
	Also, the basis for consideration of				g ioi	0.22	IN	MIIIS
			annel & E				_	
	₹2107.89 lakhs towards maintenance) Dre	edging rat	e in app	oroach	965	₹	cum
	dredging to be furnished.	chi	annel					
		To	tal amoun	t (₹ in la	kh)	2459.43	. ₹1	akhs
			portioned			2107.89		_akhs
		<u> </u>	portioned	amount		2107.05		_anio
5.	Cargo handling charges calculation: The ratio of foreign cargo and coastal cargo at 90:10 considered by the KPT to be justified with reference to the year wise ratio of foreign and coastal cargo for all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at	as silta app TAN con cap Rati and app Jun	it may tion. It roved MP/45/20 sidered ital dreds o of 90 coastal roved ta e 2012.	generalis performs 11/KPT the maing. 10 is learge. Traffic	very low illy involvinent to similar dated 1- intenance historically The sar TAMP/4 data for no coast	re case note the project 8 June 3 e dredging y observe was 5/2011/k 2009-10	s of vide 2012 to get for consider to 20	frequer cas nad als 90% of foreig ered fo ated 1 11-12 i
		ast	ollows. I	nere is	no coast	aı cargo	being	nancie
	KPT during the past years 2009-10 to 2011-	at t	he baro	e jettv.	all the c	argo ha	ndled	may b
	12 and upto December 2012.	tres	ted as F	oreian				•
	12 and upto December 2012.	liea	icu as r	oreign.				
				^=t===::) 2010-	11 2	011-12
			mmodity / (CHICAGOLA	2009-10			
			mmodity / (Dry Bulk	Category	2009-10 58938	1656	28 2	01145
		A)	Dry Bulk				28 2	01145
		A) B)	Dry Bulk Break Bull					10784
	Stange share calculation:	A) B)	Dry Bulk		58938	16562		
6.	Storage charge calculation:	A) B)	Dry Bulk Break Bull Timber log	8	58938	1656 9257	7 1	10784
6. (i).	The actual average dwell time of all types of	A) B)	Ory Bulk Break Bull Timber log	s ime de	58938 0 tails have	9257 9 not be	7 1	10784 Ompute
	The actual average dwell time of all types of	A) B)	Ory Bulk Break Bull Timber log	s ime de	58938 0 tails have	9257 9 not be	7 1	10784 Ompute
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at	A) B) The	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically,	ime de	58938 0 tails have	9257 e not be	een co	10784 ompute
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-	A) B) The stat furn	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H	ime de as the owever	58938 0 tails have	9257 e not be	een co	10784 ompute
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically,	ime de as the owever	58938 0 tails have	9257 e not be	een cong mai	10784 ompute
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	ime de as the owever	58938 0 tails have same are provision	9257 e not be not belinally, the	een cong mai	10784 ompute
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H	ime de as the owever	58938 0 tails have	9257 e not be	een cong mai	10784 ompute
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	ime de as the owever	58938 0 tails have same are provision	9257 e not be not belinally, the	een cong mai	10784 ompute
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	ime de as the owever ed:	58938 0 tails have same are provision	9257 e not be not belinally, the	een cong mai	ompute intained ving cal
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	s sime de as the owever ed: Daniel Hamble, ef devs	58938 0 tails have same are provision	9257 e not belinally, the	een cong mai	ompute intained ving cal
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	ime de as the owever ed: Decal Handle, of days	58938 0 tails have same are provision	9257 e not be not belinally, the	een cong mai	ompute intained ving ca
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	s sime de as the owever ed: Daniel Hamble, ef devs	58938 0 tails have same are provision	9257 e not be not belinally, the	een cong mai	ompute intained ving ca
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	ime de as the owever ed: Decal Handle, of days	58938 0 tails have same are provision	9257 e not be not belinally, the	een cong mai	ompute intained ving cal
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	ime de as the owever ed: Decal Handle, of days	58938 0 tails have same are provision	9257 e not be not belinally, the	een cong mai	ompute intained ving ca
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	A) B) The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere	ime de as the owever ed: Decal Handle, of days	58938 0 tails have same are provision	9257 e not belinally, the	een cong mai	mpute intained ving ca
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be o	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity	ime de as the owever ed: Destil handle, ef devs Around 45 to 60 days	58938 0 talis have same are provision Remarks	9257 e not be no	een cong mai e follov	mpute intained ving ca
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be o	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity	ime de as the owever ed: Destil handle, ef devs Around 45 to 60 days	58938 0 talis have same are provision Remarks	9257 e not be no	een cong mai e follov	Dompute intained ving ca
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be o	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity	ime de as the owever ed: Destil handle, ef devs Around 45 to 60 days	58938 0 talis have same are provision Remarks	9257 e not be no	een cong mai e follov	ntainecving ca
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be o	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity	ime de as the owever ed: Destil handle, ef devs Around 45 to 60 days	58938 0 talis have same are provision Remarks	9257 e not be no	een cong mai e follov	ntained ving ca alian
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Image Coal	ime de as the owever ed: Deseil Han-No. ef deva Around 45 to 60 days	S8938 0 talis have same are provision Remarks Nill, as directoring through Bargers Internal	9257 e not be no	een cong mai e follov	mpute- intained ving cal Nil, as sins sins intouch Barges into into into into into into into into
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be o	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity	ime de as the owever ed: Denil translo, ef devs Around 45 to 60 days	58938 0 talis have same are provision Remarks	9257 e not be no	een cong mai e follov	mpute intained ving call asks. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into cading through Barges into oading through Barges into
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Impart Coal Sugar	ime de as the owever ed: Deseil Han-No. ef deva Around 45 to 60 days	S8938 0 talis have same are provision Remarks Nill, as directoring through Bargers Internal	9257 e not be no	een cong mai e follov	mpute intained ving call asks. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into cading through Barges into oading through Barges into
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Image Coal	ime de as the owever ed: Decali Brando, se dera Around 45 to 60 days Nil	S8938 0 talis have same are provision Remarks Nill, as directoring through Bargers Internal	9257 e not be not beinally, the Germadity Germadity Barley Oil Extractions	een cong mai e follov	mpute intained ving call asks. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into cading through Barges into oading through Barges into
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Bulk Sugar	ime de as the owever ed: Decal lime-No. of days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days	S8938 0 talis have same are provision Remarks Nill, as directoring through Bargers Internal	9257 e not be not beinally, the Germadity Germadity Barley Oil Extractions	een cong mai e follov	mpute intained ving call asks. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into hip. Nil, as sired into cading through Barges into oading through Barges into
(1).	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately.	The stat furn be (Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity Local Sugar Local Timber logs	ime de as the owever ed: Destil ham-No. ef devs Around 45 to 60 days Around 90 days Around 45 to 60 days	58938 0 talis have same are provision Remarks Nil, as directly sample into ship.	9257 e not be no	een cong mai e follov	mpute intained ving cal
	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity broat Coal Sugar Lore Break Bulk Timber logs alls for /	Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days	S8938 0 talis have same are provision Remarks Nii, as directly same into loading through samps into ship.	9257 e not be no	een cong mai e follov Desit time-like sidma	mpute intained ving cal
(i) .	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity broat Coal Sugar Lore Break Bulk Timber logs alls for /	Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days	58938 0 talis have same are provision Remarks Nil, as directly sample into ship.	9257 e not be no	een cong mai e follov Desit time-like sidma	mpute intained ving ca sals. Nil, as sirect coding hrough Barges into sals.
(1).	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity broat Coal Sugar Lore Break Bulk Timber logs alls for /	Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days	S8938 0 talis have same are provision Remarks Nii, as directly same into loading through samps into ship.	9257 e not be no	een cong mai e follov Desit time-like sidma	mpute intained ving ca sals. Nil, as sirect coding hrough Barges into sals.
(1).	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity Break Bulk Timber logs alls for / go for the	ime de as the owever ed: Decali Ham-No. ef dera Around 45 to 60 days	S8938 0 talis have same are provision Remarks Nil as directle disagraps into ship. Free Days ad period in the ship.	9257 e not be not being nally, the Germodity Germodity Barley Coli Extractions Extractions	een cong mai e follov Desit time-lit t	mpute intained ving ca sals. Nil, as sirect cooling through Barges into salve through Barges into salve the salve through Barges into salve through Barges in salve through Barges in salve through Barges in salve through B
(1).	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity broat Coal Sugar Lore Break Bulk Timber logs alls for / go for the	Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days	S8938 Contails have same are provision Bernarks Nill, as directly dispersion into the provision of the pr	9257 e not be not belinally, the Gammodita Gammodita Barley Oil Extractions Frank Bull B of the is furnish	een cong mai e follov Desit time-like sidma	mpute intained ving ca sals. Nil, as sirect coding hrough his says a sals.
(1).	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Break Coal Sugar L ore Break Bulk Timber logs alls for / go for the	ime de as the owever ed: Decali Ham-No. ef dera Around 45 to 60 days	S8938 C talis have same are provision Remarks Nill as directoring through the provision of the provision	9257 e not be no	een cong mai e follov Reality State NII NII Said heed.	mpute intained ving ca asks will as sirect osding involunt osd
(1).	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years	The stat furn be (Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity Break Coal Sugar L ore Break Bulk Timber logs alls for / go for the	ime de as the owever ed: Desail Ham-No. 45 to 60 days Around 90 days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days	S8938 Contails have same are provision Remarks Nill as directoring through ship. Free Days od period if the same ship.	9257 e not be no	een cong mai e follov	Days port layes One of the control
(i) .	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Break Bulk Timber logs alls for / go for the	ime de as the owever ed: Decal Ham-No. of days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Category ommoditiulk	S8938 Contails have same are provision Remarks Nill as directoring through ship. Free Days od period if the same ship.	9257 e not be no	een cong mai e follov	mpute intained ving ca asks will as sirect osding involunt osd
(i) .	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December	The stat furn be (Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Break Bulk Timber logs alls for / go for the Ory E Break	Around 45 to 60 days	S8938 C Italis have same are provision Remarks Nii, as directly dispersion into ship. Free Day, and period in the ship.	9257 e not be no	een cong mai e follov Desit time-like stand	Interest of the second of the
(i) .	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commedity Bulk Timber logs L ore Break Bulk Timber logs alls for / jo for the Colory E Break - Time	Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Around 45 to 60 days Category ommoditions of such a required to 60 days Actual is required to 60 days	S8938 C Italis have same are provision Remarks Nil, as directly dispersion into ship. Free Days of period in the ship.	9257 e not be not being nally, the generalist Extractions Brank Bull Extractions Brank Bull Extractions Brank Bull Discours of the series furnish adays of days days	een cong mai e follov Desit time-like stand	Interest of the second of the
(i) .	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity Break Bulk Timber logs Alls for / go for the Ory E Break - Timber logs alls for / go for the - Steel	ime de as the owever ed: Denil translo, ef devs Around 45 to 60 days Nil Around 45 to 60 days S8938 Contails have same are provision Remarks Nill, as directles of the containers into the containers in the	9257 e not be no	een cong mai e follov Desit time-like stand	Interest of the second of the	
(i) .	The actual average dwell time of all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December 2012 to be furnished year wise and cargo wise separately. The actual free days availed by the cargo like all types of dry bulk cargo, timber and steel handled at KPT during the past years 2009-10 to 2011-12 and upto December	The stat furn be c	Dry Bulk Break Bull Timber log dwell t istically, ished. H considere Commodity Break Bulk Timber logs Alls for / go for the Ory E Break - Timber logs alls for / go for the - Steel	Around 45 to 60 days	S8938 Contails have same are provision Remarks Nill, as directles of the containers into the containers in the	9257 e not be not being nally, the generalist Extractions Brank Bull Extractions Brank Bull Extractions Brank Bull Discours of the series furnish adays of days days	Position of the control of the contr	Interest of the second of the

(fii).	The basis for assuming 40% of cargo capacity to attract storage charge to be explained.	The same is observed to be the prevailing scenario at KPT current operations as discussed with KPT officials as well as industry users. Moreover, this assumption was accepted for approving tariffs vide case TAMP/45/2011/KPT dated 18 June 2012.
(iv).	The basis for assuming that out of 40% cargo attracting storage charges, 50% of the said cargo will get cleared in first week to be explained.	Basis for considering that 40% of cargo to attract the storage charge may be referred as discussed above. Generally within the two weeks after the free days the cargo is cleared based on currently prevailing operations at KPT. Moreover, more importantly, this assumption was accepted for approving tariffs vide case TAMP/45/2011/KPT dated 18th June 2012.
7.	Upfront tariff schedule	
	The KPT under cover of its letter no.EG/WK/4784/TAMP/616 dated 4 January 2013 does not appear to have furnished the proposed Upfront tariff schedule. The KPT to furnish the same.	SOR is furnished along with the revised proposal.

- 5.1. While responding to the queries under cover of its letter dated 5 February 2013, the KPT has also revised its proposal. A comparative position between the initial proposal dated 27 December 2012 and the revised proposal dated 5 February 2013 is summarized below:
 - (i). The capacity of the barge jetty has been maintained at 6.29 million metric tonnes per annum. The optimal capacity of the floating crane has also been maintained at 4.55 million metric tonnes per annum.
 - (ii). The total cost of the Project has also been maintained at ₹27119.22 lakhs.

(iii). Operating Cost:

There is no change in the operating costs estimated earlier except for a change in the licence fees, which is given below:

		proposal ecember 2		Revised 5 Fe		
License Fee of land for back up area (including bridge and jetty area)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95
License fee for land within docks (1.9 hectares)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14
License Fee (water) as per the latest land policy for Major Ports 2010 (50% of the Land rates)	9108	95.83	8.73	9108	97.74	8.90
Total Licence Fees			316.66			322.99

(iv). Annual Revenue Requirement

(₹ in lakhs)

SI No.			l proposal d December 20		Revised proposal dated 5 February 2013			
	Particulars	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire	
(i).	ROCE @ 16%	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367,71	
(1)	Operating cost	5199.20	1254.66	2525.31	5205.63	1254.66	2525.31	
(iii).	Total Revenue Requirement	7693.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02	

5.2. In view of the above changes in the operating cost of the cargo handling activity, there is change only in the Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB, as given below:

SI.		Initial propo	sal dated 27 ber 2012	Revised proposal	13
o. lo.	Commodity	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk	73.98	44.39	74.04	44.43
	cargo	138.72	83.23	138.84	83.30
<u>2.</u> 3.	Steel Timber	221.94	133.17	222,13	133.28

6. Since some gaps were noticed in the reply to the queries furnished by the KPT under cover of its letter dated 5 February 2013, the KPT was requested to furnish additional information/ clarifications vide our letter dated 8 February 2013 and 11 February 2013. The KPT has responded vide its letter dated 14/15 February 2013. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the KPT are tabulated below:

SI.	Queries raised by us	Reply furnished by KPT
(ii).	With reference to reply of the KPT for SI no. (1)(i)- General, the KPT is requested to clarify, whether the provisions of the Upfront tariff guidelines provide for fixation of upfront • tariff for handling identical commodity or for providing similar services again within a period of five years, on the ground of non receipt of offer and change in the project parameters like capacity etc., when the tariff for handling identical commodity or for providing similar services is already made available to the port. As requested at SI no. (1)(v)- General, the KPT has not clarified how it envisages to ensure that the operator will not earn windfall profit by deploying Excavators more than 4 no. at the jetty and floating crane more than 1 no. at the OTB.	Though there may not be such specific provision for setting upfront tariff again for identical commodity or services, but considering the altogether a different investment and capacity for the proposed project, to arrive at appropriate tariffs, the tariff proposal may be considered for fresh and dedicated tariff specific to this project. Moreover, TAMP has already approved separate tariffs for Dry Bulk Terminal at Tekra when the approved tariffs for 13th to 16th Cargo berth project were available. At that time also, differences of the location and project being outside the Kandla creek were considered. Thus, the similar reasoning applies here also. Hence, KPT requests TAMP to consider the proposal for tariffs for the proposed project for fresh approval. TAMP Guidelines 2008 for Dry Bulk Terminal suggests the minimum number of handling equipment irrespective of length of wharf. Thus, applying the same concept here also, minimum can be prescribed but not the maximum number. However, to take care that the BOT operator does not earn windfall profit at the cost of users, it is proposed that a provision in the Concession Agreement may be incorporated for tariff revision in case BOT operator handles more traffic than the Optimal Capacities of Earge Jetty as well as Floating Crane.
(iii).	(3)(i)(a)- Capital costs – Civil costs, the KPT is stated to have furnished the Schedule of Rent considered in the estimation of civil costs. However, the same is not found attached along with the	estimation of observed
(iv).	KPT letter dated 5 February 2013.	The necessary corrections have been made in the revised TAMP proposal.

(v).	consumes the fuel 10 liters and 7 liters per hour respectively. In this regard, it is relevant to mention here that during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, a fuel consumption of 10 litres per hour was considered for 10MT Fork lifts and 7 litres per hour for 5MT Forklifts, as proposed by KPT at that relevant point of time. The KPT to effect necessary corrections in the calculation of fuel costs. In its reply to Sl. No.(3)(i)(h) and Sl. No. 4(ii), the KPT has considered the arte of ₹965/- per cu.m towards dredging rate in approach channel for apportionment towards maintenance dredging. The copy of the Minutes dated 15 July 2010 furnished by the KPT regarding dredging requirement in the approach channel to Tuna jetty makes a reference to an amount of ₹661.80 for dredging. It is not clear whether the rate relates to capital or maintenance dredging. The KPT is requested to furnish documentary evidence like budgetary quotation/ work order in support of the rate of ₹965/- per cu.m considered by it in arriving at the amount of ₹21.07 crores towards maintenance dredging.	
(vi).	As requested at SI no. (3)(i)(f)(iii)- Capital costs - Civil costs, the KPT has not furnished the present written down value in	Er. Dutail Crimpt Shuk Value Fride at Age on Depression Shu at Shu at Completion Dennetrus Today Dennetrus Dennetrus Today Dennetrus Dennetrus Today Dennetrus Den
	respect of each of the assets created by	The 190m Jethy to be handed over to 801
	the KPT and proposed to be handed over to the operator	2 Professing contorn 2007 1367/9465.48 90 6 2% 12% 1629/07.486 11549/96 (8) 11549/9
		3 Electrification (for 1 2009 1279154 90 6 2% 10% 127913.4 1181220.0 127913.4 1181220.0
		Current Book Value 38704830.66

7.1. While responding to the queries under cover of its letter dated 14/15 February 2013, the KPT has also again revised its proposal. A comparative position between the initial proposal dated 27 December 2012, the revised proposal dated 5 February 2013 and the revised proposal dated 14/15 February 2013 is summarized below:

- (i). The capacity of the barge jetty has been maintained at 6.29 million metric tonnes per annum. The optimal capacity of the floating crane has also been maintained at 4.55 million metric tonnes per annum.
- (ii). The total cost of the Project has also been maintained at ₹27119.22 lakhs.
- (iii). <u>Operating Cost</u>: Changes in the operating cost are given below:

Fork 128	Initial proposal dated 27 December 2012	Revised proposal dated 5 February 2013	Revised proposal dated 14/1 February 2013	
Fork Lift Truck (10 MT)	191.76	191.76	95.88	
Fork Lift Truck (5 MT)	67.12	67.12	134.23	

							·		<u> </u>
License Fee of land for back up area (including bridge and jetty area)	141670	191.65	271.52	141670	195.49	276.95	141870	195.49	276.95
License fee for land within docks (1.9 hectares)	19000	191.65	36.41	19000	195.49	37.14	19000	195.49	37.14
License Fee (water) as per the latest land policy for Major Ports 2010(50% of the Land rates)	9108,	95.83	8.73	9108	97.74	8.90	9108	97.74	8.90
Total Licence Fees			316.66			322.99	<u> </u>		322.99

(iv). Annual Revenue Requirement

(₹ in lakhs)

		initial proposal dated 27 December 2012			Revised proposal dated 5 February 2013			Revised proposal dated 14/15 February 2013		
SI No.	Particulars	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire	For cargo handling activity	For Floating Crane	For Berth Hire	For cargo handlin g activity	For Floating Crane	For Berth Hire
(i).	ROCE @	2494.63	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71	2494.54	476.73	1367.71
(ii).	Operating cost	5199.20	1254.66	2525.31	5205 .63	1254.66	2525.31	5176.77	1254.66	2525.31
(iii).	Total Revenue Requirement	7693.84	1731.39	3893.02	7700.17	1731.39	3893.02	7671.41	1731.39	3893.02

- 7.2. In view of the above changes in the operating cost of the cargo handling activity, there is change in the Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB, storage charges and Miscellaneous charges as given below:
 - (i). Tariff for handling cargo at the Tuna barge jetty for those vessels which are not using floating crane at the OTB

Rate per metric tonne in ₹

	Commodity	Initial proposal dated 27 December 2012		Revised proposal dated 5 February 2013		Revised proposal dated 5 February 2013	
SI. No.		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	All types of dry bulk cargo	73.98	44.39	74.04	44.43	73.77	44.26
2.	Steel	138.72	83.23	138.84	. 83.30	138.32	82.99
3.	Timber	221.94	133.17	222.13	133.28	221.30	132.78

(ii). Storage Charges:

	Initial proposal dated 27 December 2012	Revised proposal dated 5 February 2013	Revised proposal dated 14/15 February 2013
Rate per ton/day for first 7 days after free period	₹1.25	₹ 1.25	₹ 1.24

(iii). Miscellaneous Charges:

	Initial proposal dated 27	Revised proposal dated	Revised proposal dated
	December 2012	5 February 2013	14/15 February 2013
₹. per Ton	₹ 6.11	₹ 6.11	₹ 6,09

- 8.1. A joint hearing in this case was held on 19 February 2013 at the KPT premises. The KPT made a power point presentation of its proposal. At the joint hearing, KPT and the RFQ applicant have made their submissions.
- 8.2. At the joint hearing, the KPT was requested to furnish some information/clarification. The KPT, undercover of its letter dated 19 February 2013 has made its submissions, which are given below:

SI.	Query	Clarific	ation		
No. (i).	Justify why upfront tariff for the identical commodity is required at Tuna and how the Tuna project is different from the project envisaged at Bunder Basin.	 Tuna Port is a separate sate 20 Kms from Kandla Port. Moreover, Tuna Port has separate port by virtue of have Rates which are separate the Port. Barge jetties at Bunder Bas resembling to "C" shape with large creek emerging from existing Kandla port facilities proposed barge jetties at Tuna small narrow creek branch from Gulf of Kutch. Geography and topography different from each other. Bunder Basin is surrounded infrastructure facilities developed in the Joint Heat the approved Tuna barge jetties tune of around Rs. 21 Crossame is not required at Bunder Considering the above poin participated in the Joint Heat the approved tariffs for Bunder to the proposed Tuna Barge Moreover, for the Project of the RFP with approved upf were receive. Considering decided to develop the facility the Port. Accordingly, the pupfront tariff is started. All above techno-commercial replected in the difference projects. Moreover, the difference projects. Moreover, the difference projects. Moreover, jetty lengther the port of the difference projects. Moreover, the difference projects. Moreover, the difference projects. Moreover, jetty lengther the port of the difference projects. Moreover, jetty lengther the proposed transport the difference projects. Moreover, jetty lengther the projects. 	also be ving sepanan those in are sit in the Ka Gulf of shave to ning from of both by and hoped at Kaite. approach is significated as in significated as in the site. The site is significated as in the site in t	en recograte appropriate appropriate appropriate appropriate appropriate appropriate appropriate appropriate access (andla Porticant and to a should no iect. Basin Porf. In responsible appropriate access (andla Porticant and to a should no iect. Basin Porf. In responsible appropriate access (andla Porticant and to a should no iect. Basin Porf. In responsible access (andla Porticant and to a should no iect. Basin Porf. In responsible access (andla Porticant and to a should no iect.) Basin Porf. In responsible access (andla Porticant and to a should not iect.) Basin Porf. In responsible access (andla Porticant and to a should not iect.) Basin Porf. In responsible access (andla Porticant and to a should not iect.) Basin Porf. In responsible access (andla Porticant and to a should not iect.)	nized as a ved Scale of e for Kandla in the basin k (which is a here all the loped) while d along side ek emerging on are quite s of all basic t while Tuna in case of o cost to the ent while the holders who the fact that of be applied thad invited onse no bids has already resources of these two analyzed for
		MMTPA also. Sr. Difference in Capital Costs No. Rs. Lakhs	Tuna BOT	Bunder Basin	Difference
	İ	No. Rs. Lakhs		BOT	
			2075		2051
		1 Berth Construction	3975	1024	2951
		2 Connecting Bridges	2301	1 <u>024</u> 0	2301
				1024	

6	Development of Back Up Area Including ancillary infrastructure	6932	2546	4386
7	Equipments, Electrification,	6525	5192	1333
8	Miscellaneous Cost	1291	514	778
<u> </u>	Total Project Cost	27119	10784	16336
	Difference in Capacity in MMTPA	6.29	4.71	1.58
	Rs. Lakhs Per MMTPA Capacity	4311	2290	2021.98
_	Difference in Jetty Length in metres	660.00	461.5	198.5
	Difference in Maintenance Dredging Cost in Rs. Lakhs	2107.89	492.75	1615.1

KPT summarizes all the above discussed points as below:

- Tuna being a separate port,
- Distant location,
- Techno-commercial aspects related to the project
- Industry users/bidding participants agreeing to the requirement of separate tariff for the project due to higher cost and capacities.
- Irrelevance of the approved tariffs of Bunder Basin in a view that KPT did not receive the bids and started process for de-notifying the same.

In view of the above, it is proposed to approve the separate tariffs for proposed project of barge Jetty at Tuna on BOT Basis as the same does not attract the clause 2.2 of TAMP Guideline 2008.

(ii). Rationale for considering the berth length 660 mtrs.

Kandla Port has got all its developed facilities within Kandla Creek emerging from the Gulf of Kutch. Kandla Creek has got limitation of draft due its geographical location and the very nature of the harbour. Presently Kandla Creek has draft of 12.5 m with tidal window. As per the techno-economic viability, the draft can be deepened maximum upto 13 m. However, looking to the present shipping market scenario, deep drafted vessels with larger parcel sizes are being deployed to reduce the freight costs. These vessels require draft well in excess of 13 m. To cater such vessels, deep draft dry bulk terminal is being developed by KPT at Tuna Tekra outside the Kandla Creek in Gulf of Kutch on PPP mode.

KPT has presently 13 Nos. of Dry cargo berths which shall be increased to 16 Nos. in next two years. These berths can handle vessels with draft up to 12.5 which shall be increased up to 13 m. In order to meet the demand of trade, these berths shall have to handle the deep drafted vessels through mechanism called lighterage through barges at OTB. Considering this, KPT needs to develop the enough barge handling facilities to keep the existing dry cargo berths competitive in the prevailing market scenario. The barge facilities are also required with a view point that even with the highly utilized existing cargo berths, there is a continuous shortage of capacity which could be met by developing barge Tuna Port, which has currently very minimal development, has got high potential for barge handling. Hence, KPT want to float the project for development of Tuna Barge Jetty with a length of 660 m through PPP route.

	T			
		Now, as far as the length of barge Jetty proposed i.e. 660 m is concerned, the jetty length is assessed in terms of accommodation of numbers of barges required to move the cargo volume from OTB to Tuna Barge Jetty which is equivalent or similar to Optimal Capacity of Tuna Barge Jetty. 660 m length is fully justified for accommodating 6 Nos. of barges which are capable to move the cargo volume of 6.57 MMTPA which is slightly above the capacity of barge Jetty at Tuna i.e. 6.29 MMTPA. Moreover, the length of Tuna Barge Jetty is realistic if compared to the already approved tariffs of Bunder Basin Jetty length of 461 m for Optimal Capacity of 4.71 MMTPA.		
(iii).	To examine and confirm that the project of development of Barge Jetty at Tuna in its Business Plan.	of KPT. The copy of the same is furnished.		
(iv).	Furnish documentary evidence in support of the unit rate of ₹965 per cubic mtr. towards dredging.	The budgetary quotations received from 7 Nos. of parties and the working of the rate based on the same are enclosed for kind perusal. As observed in the enclosure, the rate arrived at seems to be reasonable and workable in view of the ground realities prevailing at the proposed project site viz		
		 The narrow width of the Nakti Creek Limited availability of time due to tidal variations Type of dredgers which can be accommodated in the Creek 		
		Already available limited depth		

- 9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website http://tariffauthority.gov.in.
- 10. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:
 - (i). The proposal is to fix upfront tariff for all types of dry bulk cargo, break bulk cargo like steel and bagged cargo and timber and other break bulk cargo envisaged to be handled at the Barge handling facility at Tuna at Kandla Port Trust (KPT) to be developed under Public Private Partnership (PPP) mode. The proposed project is as per Five Year Pian of the KPT. The proposal is based on the Guidelines for upfront tariff fixation issued by the (then) Ministry of Shipping, Road Transport and Highways in February 2008.

It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/45/2011-KPT dated 18 June 2012 has fixed upfront tariff for handling all the above mentioned similar cargo at the Barge handling facility at Bunder Basin.

As per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting, the tariff caps prescribed for the barge handling facility at Bunder Basin are for handling the above mentioned cargo and would be applicable to all similar projects to be bid out subsequently for identical cargo during the next five years. In other words, the upfront tariff fixed in the year 2012 for handling all types of dry bulk cargo, timber and steel at the Barge handling facility at Bunder basin should normally apply to all similar projects bid out till June 2017 at the KPT.

Though Tuna is under the control of KPT, it is a separate satellite port situated at a distance of 20 Kms from Kandla. Tuna is claimed to be a green field site as compared to Bunder Basin which has access to all basic infrastructure facilities. It is also claimed that Geography and topography of Bunder basin and Tuna are

quite different from each other. It is the position of the KPT that the proposed barge facility at Tuna warrants substantial investment in terms of maintenance dredging of approach channel. The techno-economic para-meters which govern the formulation of the two projects are seen to be quite different from each other. Tuna and Kandla where Bunder Basin is situated are governed by separate set of Scale of Rates for the services rendered by KPT at Kandla and Tuna. For all practical purposes, Tuna appears to be a separate port though Kandla Port and the facilities at Tuna are under the control of same management. It is noteworthy that the KPT has also reported to have commenced the process to de-notify the upfront tariff approved in June 2012 for the Bunder Basin Barge Jetty, as it envisages to develop the barge handling facility at Bunder Basin by utilizing its own resources.

In view of the above position, we proceed further to analyse the case to fix upfront tariff for the barge handling facility to be developed at Tuna Port.

It is clarified to KPT that as per clause 2.2. of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects of February 2008, the tariff caps to be prescribed now for various cargo/ services would not only be applicable to the proposed project at Tuna but would also be applicable to all projects to be bid out subsequently for identical cargo / services at the KPT during the next five years.

It is also clarified to the KPT that the upfront tariff fixed now is for the cargo operation at the Tuna with barges carrying the dry bulk cargo, break bulk cargo like steel and bagged cargo and timber and other break bulk cargo by using the Excavators and supporting facilities like Floating cranes at Outer Tuna Buoy (OTB). If this method of handling the said cargo at the Tuna formulated by KPT undergoes a change, tariff will have to be reviewed to capture the change in the method, if any.

- (ii). The KPT has filed its proposal in December 2012. Subsequently, based on the information/ clarifications sought by us during the processing of the case, the KPT under cover of its letter dated 15 February 2013 has forwarded a revised proposal, as explained earlier. The proposal has been revised only to incorporate some corrections in the calculation of operating costs, as pointed out by us. The revised proposal of the KPT dated 15 February 2013 along with the information/ clarifications furnished by KPT during the proceedings of the case are considered in this analysis.
- (iii) Due to increase in traffic, the existing dry cargo berths at Kandla Port are heavily utilized. In order to relieve pressure on the existing dry cargo berths at KPT and to cope up with the likely demand and attract the business in future, the KPT has envisaged the handling of cargo through barges at Tuna. The proposal of the port is for handling of cargo brought by vessels both geared and non-geared vessels at Outer Tuna Buoy (OTB). The cargo from the non-geared vessels would be handled by floating crane deployed at OTB. Thereafter, cargo would be brought by barges to the jetty and handled with the help of excavators and accompanied equipment at Tuna.

The KPT is seen to have adopted the norms prescribed in the Upfront Guidelines for the multipurpose berth. Though the upfront tariff guidelines of 2008 prescribe norms for handling the multipurpose cargo, the norms are with reference to the deployment of Electric Level Luffing (ELL) cranes and different set of equipment. No explicit norms to handling cargo by floating crane and Excavators are available in the Guidelines.

As stated by the KPT, the higher capacity vessels would be anchored at Outer Tuna Buoy (OTB) and Floating crane is stated to be essential to unload and load the cargo into the barges from large size mother vessels at OTB to bring the cargo to the barge jetty.

Clause 3.2 of the Guidelines permits this Authority to make necessary adjustments in the norms based on the justification to be furnished by the concerned port trust keeping in view the port specific conditions. Therefore, based on the position explained by KPT about deployment of equipment proposed at the barge jetty and the OTB, though they are different from the ones prescribed in the upfront guidelines for multipurpose berth, they are considered in this analysis.

In this context, it is relevant to mention here that though the upfront guidelines prescribe deployment of ELL cranes at the multipurpose berth, deployment of Harbour Mobile Cranes (HMC) in lieu of ELL Cranes have been adopted in fixation of upfront tariff at some other major port trusts like Visakhapatnam Port Trust (VPT), Paradip Port Trust (PPT), VO Chidambaranar Port Trust (VOCPT), New Mangalore Port Trust (NMPT) and Kolkata Port Trust (KOPT) for cargo operations.

(iv). Optimal capacity:

- (a). Barge handling Facility:
 - (i). KPT has assessed the optimal capacity of the Tuna facility at 6.29 million tonnes per annum based on the handling rate of cargo by 4 nos. of excavators. No explicit norm is prescribed in the Guidelines for the Excavators. By considering 100 moves per Excavator per hour with a load factor of 70% and by equating 4.5 cum bucket capacity of one excavator to 1 tonne per cum and based on 24 operating hours per excavator per day, the KPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 30240 tonnes per day by 4 excavators. The parameters considered are reportedly based on the rated capacity of the equipment and actual performance. By considering the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, the KPT has arrived at the handling rate of steel and bagged cargo at 16127 tonnes per day and the handling rate of timber logs at 10080 tonnes per day.
 - The KPT has sought to justify the deployment of a maximum 4 (ii). nos, of Excavators at Tuna jetty based on the movement of barges. According to KPT, the movement of cargo through barges would be possible only during high tide, resulting in only two trips by each barge in a day. Considering deployment of 6 barges of 1500 MTs for a length of jetty of 660 metres and each barge making two trips in a day, the KPT has worked out the cargo handling capacity of the barges at 6.57 Million Metric Tonnes Per Annum, Accordingly, to handle a corresponding volume, the KPT, based on the handling rate of the Excavators as discussed above, has determined the requirement of Excavators to 4 nos. Further, the KPT has drawn reference to the earlier Order passed by this Authority for the Bunder Basin project, wherein the KPT had confirmed that a maximum of 3 nos. of Excavators can be deployed at Bunder basin, considering the technical parameters like wharf length, layout, cargo mix, positioning of barges with respect to the shape of the wharf, considering total barge jetty length of 460 metres incase of Bunder Basin which took into account 3 no. of Excavators. 4 Nos. of excavators are fully justified for a 660 metres of barge jetty length of proposed project. The argument put forth by KPT is considered.

With reference to the length of the barge jetty proposed at 660 metres, the KPT has assessed the jetty length in order to accommodate 6 no. of barges required to move the cargo from the OTB to Tuna barge jetty.

- (iii). (a). As per the formula prescribed in the guidelines, the factor of 70% is to be applied only once for determining the optimal capacity. For arriving at the optimal capacity of the barge handling facility, the KPT has applied the factor of 70% at two stages. First, as the load factor on number of moves per hour per excavator (i.e. 100 moves * 70%) and the second in the overall capacity calculation as prescribed in the norms.
 - (b). The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. As confirmed by KPT in the Bunder Basin case, 100 moves per hour is the rated capacity provided by suppliers and 70% of such rated capacity is to be taken as the working capacity in the calculation to derive optimal capacity of the terminal. In this regard, it is to be noted that by considering 70% efficiency factor, there is a gap between the optimal capacity of the excavators (6.29 MMPTA) and optimal capacity based on movement of barges (6.59 MMPTA). Since there is scope to bridge the gap by more efficient utilisation of excavator, 73% efficiency factor is considered which translates into the capacity of Excavators at 6.57 MMPTA.
- (iv). By considering 100 moves per Excavator per hour with a load factor of 73% and based on operating hours of 24 hours per excavator per day, the handling rate of dry bulk cargo works out to 31536 tonnes per day by 4 excavators. By considering the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as considered by KPT, the handling rate of steel and bagged cargo works out to 16818 tonnes per day and the handling rate of timber logs works out to 10511 tonnes per day.

It is noteworthy that the deployment of 4 excavators in lieu of 3 ELL cranes at the barge jetty has resulted in considering a higher handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs when compared with the handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and other cargo as prescribed in the Upfront guidelines for the multipurpose berth.

- (v). The cargo mix of 71.81%, 1.33% and 26.86% of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs respectively considered in the calculation of optimal capacity is reportedly based on the actual cargo handled at the KPT through barges during the last four years i.e. 2008-09 to 2011-12.
- (vi). Thus, based on the percentage of cargo mix and the individual handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs, the optimal capacity of the barge handling facility at Tuna works out to 6.57 million metric tonnes per annum at 70% utilization instead of 6.29 MMTPA as assessed by KPT.

(b). Floating Crane at Outer Tuna Buoy (OTB):

(i) Deployment of Floating crane is envisaged to carry out cargo handling operations at OTB. No separate norms are available in the Guidelines for the number/ working of Floating cranes. The Floating crane is envisaged for gearless vessels anchored at OTB. Floating crane is reported to be deployed to encourage the calling of the larger size gearless ships at KPT which can help trade to reduce the cost of the freight. As per KPT, at present

only less than 10% of the total vessels are gearless vessels. Though the share of gearless vessels may increase in future, it is seen to be sufficient considering the gearless vessels scenario at present. Given that the optimal capacity of the Floating crane has been assessed at 4.5 million metric tonnes per annum (as discussed subsequently), one floating crane is sufficient to handle about 72% of the optimal capacity at the barge jetty. The Feasibility Report also proceeds with deployment of one Floating crane to cater to the demand of non-geared vessels in future. With reference to the gap between the optimal capacity of the barge jetty (6.29 MMTPA) and floating crane capacity (4.5 MMTPA), the KPT is of the view that this gap can be bridged with the use of Floating cranes deployed by other third parties at OTB. Therefore, the gap in capacity does not call for deployment of another floating crane by the BOT operator either on ownership basis or hire basis.

- (ii). KPT has assessed the optimal capacity of the floating crane at 4.55 million tonnes per annum. By considering the handling rate of dry bulk cargo at 1300 tonnes per day with a load factor of 70% and based on 24 operating hours per crane per day, the KPT has arrived at the handling rate of dry bulk cargo at 21840 tonnes per day. Applying the ratio of handling rate of dry bulk cargo, Steel and other cargo as prescribed in the Upfront Guidelines for multipurpose berth, the KPT has arrived at the handling rate of steel and bagged cargo at 11640 tonnes per day and the handling rate of timber logs at 7272 tonnes per day.
- (iii). For arriving at the optimal capacity of the floating crane, the KPT has provided for the cushion factor of 70% at two stages.

On the ground that the handling rate of 1300 tonnes per hour for dry bulk is as claimed by the suppliers, a load factor of 70% was considered in the capacity calculation of Floating crane in the Bunder Basin case of KPT. However, for the reasons given earlier in the case of excavators, the factor of 73% is considered apart from the norm of 70% prescribed in the guidelines. This results in considering handling rate of dry bulk cargo at 22776 tonnes/ day. Applying the ratio of handling rate of dry bulk cargo, steel and other cargo as prescribed in the upfront guidelines for multipurpose berth, the handling rate of steel and other cargo works out to 12144 tonnes/ day and 7584 tonnes/ day respectively.

(iv). Thus, based on the percentage of cargo mix and the individual handling rate of dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber logs, the optimal capacity of the floating crane works out to 4.74 million tonnes per annum at 70% utilization, instead of 4.55 million tonnes per annum as assessed by the Port.

It may be relevant to mention here that incase of fixation of cargo handling charges for the use of Floating crane provided by the authorised service provider at Mormugao Port Trust (MOPT), the capacity of the Floating crane has been assessed at 4.47 million tonnes per annum. Incase of MOPT, the floating crane is for the purpose of handling dry bulk cargo and incase of KPT; the floating crane is envisaged for handling mixed cargo.

The KPT has proposed allotment of 16.07 hectares of land area and 0.91 (c). hectares of water area for the proposed facility. Out of the 16.07 hectares of land area, 15 hectares of land is proposed to be utilised as backup area. The balance area is proposed to be utilised for ancillary facilities like Jetty area, Connecting Bridges etc. The judgment of the port for the total area requirement is relied upon in the analysis.

Capital Cost: (v).

Before we start with the analysis of the capital costs, it is relevant to (a). mention here that the KPT has considered an amount of ₹800.90 lakhs towards upfront payment in the total capital cost estimation. This amount is reported to be the payment to be made by the BOT operator to KPT towards the cost of assets like wharf, stacking area, backup area and electrification created by the KPT and to be handed over to the operator. The KPT has stated that the book value of the said assets as on the year 2013 is ₹367.05 lakhs. The current book value is found to be lower than the value assessed by the valuer. Consideration of lower value in costing will end up in loss to the KPT. Therefore, the value as assessed by the Valuer at ₹800.90 lakhs and considered by the KPT, is taken into account.

> The valuation amount of ₹800.90 lakhs has been trifurcated between civil and equipment capital costs relating to cargo handling activity at barge jetty and Berth hire activity in the ratio of 42.55 : 1.69 : 55.77, respectively. This position is also relied upon in the analysis.

Barge handling facility: (b).

The capital cost for the handling activity as estimated by the KPT is ₹155.91 crores of which ₹100.16 crores is estimated towards civil capital costs and the balance ₹55.75 crores is estimated for equipment capital costs, by KPT.

Civil works: (i).

- The upfront tariff guidelines requires considering the civil cost as per the estimates given by the Port Trust. The KPT has estimated the civil costs at ₹100.16 crores. This estimated cost pertains to development of back up area, Bridge road, development of connecting Construction of Office Building, Firefighting arrangement, ancillary infrastructure, Upfront payment to KPT and Miscellaneous cost @ 5%.
- The KPT has furnished the rate analysis for some of the (b). items of civil cost, which is relied upon. As seen from the Rate Analysis, the KPT is seen to have estimated the civil works based on its Schedule of Rates for the year 2011 and prevailing market rates. Firefighting arrangement and ancillary infrastructure costs are reported to be estimated based on lumpsum basis. The civil cost for the Cargo handling activity as estimated by the Port is relied upon.
- The cost of laying of Railway line does not have a bearing (c). on the direct handling of cargo at the facility. That being so, this cost appears to be a civil cost and hence to be considered under the estimation of civil cost for cargo handling activity. Inspite of a request to KPT to consider the cost of laying of railway line under Civil costs, the KPT has not done so on the ground that irrespective of the consideration of the same as civil or mechanical cost, the capital cost of railway is related to capital cost of cargo handling activity. However, it has to be borne in mind that the consideration of cost of laying railway line would have

- a bearing on the calculation of operating costs like repairs, depreciation etc., which prescribe different percentages for calculation of repairs and depreciation on civil costs as well as equipment costs. The cost of laying railway line is considered under civil costs in our analysis.
- (d). The KPT has considered upfront payment as an item of capital civil cost. The said upfront payment represents the recovery of the cost of civil works like custom fencing wall and works related to back up area, incurred by KPT and which is proposed to be handed over to the BOT eperator. For the reasons stated earlier, this position is relied upon in the analysis.
- (e). The KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated civil cost and 5% of the estimated equipment cost separately, instead of estimating Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil and equipment as prescribed in the Upfront tariff guidelines of 2008. This position is relied upon in the analysis.

(ii). Equipment cost:

(a). As stated earlier, the configuration of equipment proposed to be deployed by the KPT at the barge handling facility at Tuna is different from the equipping plan stipulated in the Upfront Guidelines of 2008 for handling multipurpose cargo. The KPT has proposed the use of 4 numbers of 4.5 cum excavators, 6 numbers of 5MT Fork lifts, 3 nos. of 10MT forklifts, 12 nos. of 10MT Pay loaders and 4 nos. of excavators for cargo handling at the backup area.

It is noteworthy that Clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting gives flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on the justification furnished by the port in view of the port's specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. Since the equipping plan envisaged at the barge jetty is as per the Feasibility Report and also noting that none of the users/ bidders has raised any objection on the deployment of the equipment proposed by KPT, this Authority is inclined to consider the equipping plan and accept the estimates of numbers of the above said equipment.

- (b). The KPT has furnished budgetary quotation with reference to the cost of the one Excavator at 810000 Euros. The KPT appears to have captured the Custom duty after EPCG benefit in case of excavators. The transportation cost considered is also supported by the quotation. Accordingly, the cost of 4 Excavators at ₹25.72 crores as estimated by the port is seen to be reasonable considering the prevailing exchange rate.
- (c). The cost of 5MT Forklift trucks at ₹17.27 lakhs is supported by a Sales Quotation furnished by the KPT. Sales tax component has been considered. Accordingly, the cost of 6 nos. of 5MT Forklifts has been worked out by the KPT at ₹1.04 crores.

- (d). The cost of 10MT Forklift trucks at ₹33.60 lakhs is supported by a Sales Quotation furnished by the KPT. Sales tax component has been considered. Accordingly, the cost of 3 nos. of 10MT Forklifts has been worked out by the KPT at ₹1.01 crores.
- (e). The cost of 10MT Payloaders are not supported by any documentary evidence. However, the unit cost of the Payloader considered by the KPT is found comparable to the cost of the similar equipment considered in the cases relating to some other major ports like Visakhapatnam Port Trust (VPT) (Case no.TAMP/39/2008-VPT dated 12 February 2009 fixing upfront tariff for multipurpose handling) and Paradip Port Trust (PPT) (Case no.TAMP/43/2009-PPT dated 19 January 2010 fixing upfront tariff for multipurpose cargo handling). In view of the above, the capital cost of Payloader as furnished by the KPT is considered in the analysis.
- (f). During the fixation of upfront tariff for Bunder Basin, the KPT had furnished quotation with reference to the cost of the Excavator to be used for handling cargo at the stack yard at ₹29 lakhs. Excise duty and sales tax component had been added by KPT then to the unit cost of excavator, as reflected in the Quotation. Thus, the cost of 3 excavators had worked out to around ₹1 crore, then. Similarly, the KPT has worked out the cost of 4 excavators at ₹1.33 crores, which is considered in this analysis also.
- (g). The basis for estimating capital cost in respect of Electrification, Navigation systems and Communication systems are reported to be based on lumpsum basis as the detailed costing at this stage for these ancillary systems is not found possible by KPT. The cost estimates in this regard are supported by the Feasibility Report and relied upon in the analysis.
- (h). The cost of Weigh Bridge at ₹15.30 lakhs is supported by a Quotation furnished by the KPT. Sales tax and VAT component and Installation charges has been considered. Accordingly, the cost of 5 nos. of Weighbridge has been worked out by the KPT at ₹90.23 lakhs.
- (i). The KPT has considered upfront payment as an item of capital equipment cost. The said upfront payment represents the recovery of the cost of towards Electrification of High Mast Tower from the BOT operator. For the reasons stated earlier, the amount of upfront payment receivable by the port considered as part of the Equipment cost by KPT is relied upon in the analysis.
- (j). For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KPT is relied upon.

(c). Floating crane at OTB:

(i). The KPT has furnished quotation with reference to the cost of the one Floating crane at 1900000 Euros. Custom duty after EPCG benefit appears to have been considered in case of Floating crane. The capital cost of Floating crane includes the cost of dumb barge and tug. The KPT has furnished quotation with reference to the cost of the dumb barge and tug. Accordingly, the cost of the Floating crane at ₹28.38 crores as estimated by the port is seen to be reasonable considering the prevailing exchange rate.

(ii). For the reasons explained earlier, Miscellaneous cost @ 5% of the equipment cost considered by KPT is relied upon.

(d). Berthing activity:

- (i). The upfront tariff guidelines require the port to estimate the civil cost. The capital cost relating to berthing activity has been estimated by the KPT at ₹85.48 crores. This cost is towards Pile Foundation, Pile Muff, Main beam, Secondary Beam, Precast, Cast-in-situ and wearing coat over slab, Diaphram wall, Mooring and Berthing Aids (Bollard, Fender & Ladder), Capital Dredging, Upfront amount to KPT and Miscellaneous cost @ 5%.
- (ii). The KPT has furnished rate analysis for some of the civil work proposed to be carried out for the berthing activity like Pile Foundation, Pile Muff, Main beam, Secondary Beam, Precast, Cast-in-situ and wearing coat over slab, Diaphram wall. Capital cost of Mooring and Berthing aids like bollards, fender and ladders have been estimated for 25 sets each costing ₹2 Lakhs.
- (iii). The KPT has estimated cost of Capital dredging at ₹37.20 crores. Considering the rate of ₹965/- per cu.m, the KPT has arrived at the total dredging cost at ₹43.40 crores. The KPT has stated that the said cost pertains to the entire jetty of the length of 840 metres. Considering that the jetty for the project under reference is 660 metres, the KPT has proportionately considered an amount of ₹37.20 crores towards capital dredging under the proposal in reference.

The KPT has sought to justify considering the rate of ₹965/- per cu.m on the ground that the deployment of different dredgers would be required on account of narrow width of the creek and limited time availability due to tidal factor. From the documentary evidence furnished by the KPT, it is seen that the KPT has worked out the rate of ₹965/- per cu.m based on the average of the rates quoted by seven parties and after taking into account the provision for contingencies, escalation, establishment charges. Though the constraints may justify a higher rate of dredging, the rate of capital dredging at ₹965/- per cu.m. considered by the KPT appears to be on a higher side when the rate for capital dredging in other ports lie between the range of ₹300/- per cu.m to ₹500/per cu.m. In view of this position and since competitive rates are available for KPT, it may be appropriate to consider the lowest rate of capital dredging among the rates quoted by the seven parties. This works out to ₹711/- per cu.m, after taking into account the provision for contingencies, escalation, establishment charges at the percentage estimated by the port. Accordingly, the capital dredging cost is considered at ₹27.37 crores instead of ₹37.20 crores estimated by the port, following the approach adopted by the KPT.

(iv). The amount of upfront payment receivable by the port from the BOT operator is towards the cost of civil works carried out at jetty. For the reasons stated earlier, the amount of Upfront payment as estimated by the port is relied upon in the analysis.

- (v). The KPT has considered miscellaneous capital cost @ 5% of the estimated capital cost relating to berthing activity. Though the Upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimation of Miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost incase of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugao Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanised berths at Kolkata Port Trust (KOPT), Barge handling facility to handle liquid cargo at Chennai Port Trust, this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% to meet contingencies under the Berthing Service. Keeping in view the decision taken by this Authority in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the capital cost of berth is taken into account, as proposed by the
- (vi). Return on capital employed is calculated at 16% of the estimated revised capital cost, as per the norms prescribed in the guidelines.

(vii). Operating Cost:

- (a). Barge handling facility:
 - (i). Fuel cost:
 - (a). The KPT has considered 6132 operating hours (i.e. 365 days * 24 hours * 70%) to determine the fuel cost for each type of equipment.
 - (b). Inspite of a specific query in this regard, the fuel consumption of 32 litres per hour per excavator, 12 litres per hour per excavator at backup area and fuel cost of ₹15 per tonne for trucks and trailers are not justified by any analysis. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, the KPT had not furnished any analysis to support the fuel consumption of the above mentioned equipment. However, on the ground that the fuel consumption is based on the empirical observation and discussion with the manufacturers and based on actual consumption, this Authority had considered the fuel consumption for the above mentioned equipment. Since the KPT has considered the same quantum of fuel consumption for each equipment as considered in the Bunder hasin case, the same is relied upon in the case of Tuna barge jetty also.
 - (c). Fuel consumption of 5MT forklift truck, 10MT forklift truck and 10MT payloader at 7 litres per hour, 10 litres per hour and 12 litres per hour respectively considered by KPT is as per the norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 and hence considered in the analysis.
 - (d). The unit rate of diesel considered by KPT at ₹52.12 per litre is updated with reference to the rate of diesel prevailing at the time of finalization of the case at ₹53.50 per litre.

(ii). Power cost:

Power cost has been estimated by the port with regard to the illumination of the 16.067 hectares of land reportedly based on the power consumption of 240000 units per hectare per annum at the rate of ₹9.80 per unit.

It is relevant to mention here that the norm for power consumption of 2.4 lakhs units per annum per hectare adopted by the KPT is the power consumption norm prescribed in the guidelines for fixation of upfront tariff for liquid bulk terminal.

The Upfront tariff guidelines for the multipurpose berth do not prescribe norms towards consumption of power for illumination of the yard. Nevertheless, illumination of the yard is essential. The power consumption of 240000 units per hectare per annum as considered by KPT by borrowing the norms prescribed in the upfront tariff guidelines for the liquid bulk terminal is, therefore, relied upon in the analysis. Such an approach has been adopted in other upfront tariff cases other than liquid cargo terminal.

The workings furnished by KPT to support the unit cost of power, reflects a rate of ₹9.38 per unit. The same unit of power has been considered in the other upfront proposal of KPT relating to the oil jetty, which is being considered by this Authority simultaneously. The cost or power is, therefore, considered in the analysis at ₹9.38 per unit.

- (iii). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by KPT at 1% on the civil cost and 5% on mechanical equipment, which is in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (iv). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by KPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (v). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost, 10.34% on equipment cost and 13.91% on railway siding, as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method for the relevant group of assets and is in line with the quidelines for upfront tariff fixation.
- (vi). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.

It may be recalled that this Authority vide its Order no.TAMP/21/2010-COPT dated 25 March 2011 has fixed lease rentals for the lands belonging to KPT.

Licence fee has been estimated by the port for 141670 sq.m of backup area and 19000 sq.m of land within docks at the rate of ₹195.49 per sq. mtr per annum based on the rates as per the existing Scale of Rates of KPT relevant for the Category 'Land within the Docks', after taking into account the applicable escalation factor. Similarly, licence fee has been estimated by the port for 9108 sq.m of water area at the rate of ₹97.74 per sq. mtr per annum, being 50% of the rate considered applicable for the land area, as stipulated in Clause 6.2.2.3 (k) of the Land Policy Guidelines of 2010. The licence fee as estimated by the port is considered in the analysis.

(b). Floating crane at OTB:

- (i). Fuel cost:
 - The KPT has considered a fuel consumption of 96 litres per hour during working hours and 12 litres per hour during idle hours respectively, as considered by us in the Bunder Basin case. The said fuel consumption was considered then, based on the fuel consumption considered while disposing the proposal received from Mormugao Port Trust (MOPT) for fixation of Cargo Handling Charges for transhippers/ floating cranes vide Order no.TAMP/30/2011-MOPT dated 2 May 2012. According to MOPT, even during idle hours, the generators installed on the crane has to work round the clock for providing lighting for crew accommodation, safety light, and air conditioning, etc. In the absence of the requisite information furnished by the port even now, this Authority relies upon the fuel consumption as furnished by the port, following the approach as adopted in the MOPT case and Bunder Basin case.
 - (b). Inspite of a specific query, the fuel consumption of 100 litres per hour per tug is not justified by any analysis. It may be recalled that even during the fixation of upfront tariff for the barge handling facility at Bunder basin, the KPT had not furnished any analysis to support the fuel consumption of the above mentioned equipment. However, in the absence of requisite details, the same was relied upon then. Even now, in the absence of requisite details, this Authority is constrained to rely upon the fuel consumption of 100 litres per hour per tug considered by KPT in its calculations.
- (ii). Repairs and maintenance cost is estimated by KPT at 5% on the cost of Floating cranes, which is in line with the norm of considering repairs and maintenance cost at 5% of the cost of equipment.
- (iii). Insurance cost is estimated at 1% of the cost of Floating cranes, which is in line with the norm of considering insurance cost at 1% of the cost of gross fixed assets.
- (iv). Depreciation is computed @ 10.34% on the cost of Floating cranes as per the rates prescribed in the Companies Act, 1956 under the Straight Line Method and is in line with the norm of calculating depreciation as per the Companies Act of the cost of equipment.
- (v). The upfront guidelines stipulate estimation of 'other expenses' at 5% of the gross fixed assets. The manner in which estimation of other expenses has been made remains unexplained. The other expenses' is, therefore, re-calculated at 5% of the gross cost of equipment.

(c). Berthing activity:

(i). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The operating cost estimated by KPT in the Berthing activity comprises of Insurance cost at 1% of the berth cost and depreciation @ 3.34% of the berth cost apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire at the other Major Port Trusts, this position has been recognised and the cost of insurance and depreciation have been considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost and depreciation cost are considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berthing activity.

(ii). Further, in the operating cost estimation for the berthing activity, there is an element of maintenance dredging cost estimated at around 57% of the capital dredging cost due to frequent siltation.

It appears that frequent siltation warrants increased maintenance. In view of the justification furnished by the port and also since the Feasibility Report concurs with the said position, this Authority considers the cost of maintenance dredging at 57% of the capital dredging cost. Thus, maintenance dredging cost is considered at 57% of the modified capital dredging cost in our analysis. It is relevant to mention here that incase of Bunder Basin case, maintenance dredging cost has been considered at 90% of the capital dredging cost.

- (viii). The statement for fixing upfront tariff submitted by the KPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as Annex I.
 - (a). The annual revenue requirement for the Barge handling facility at Tuna is estimated at ₹7669.64 lakhs which is the sum of the operating cost and return on capital employed as against ₹7671.42 lakhs estimated by the port.

Similarly, the annual revenue requirement for the floating crane at OTB is estimated at ₹1772.44 lakhs which is the sum of the operating cost and return on capital employed as against ₹1731.39 lakhs estimated by the port.

- (b). In line with the guidelines for multipurpose cargo terminal, in respect of the barge handling facility, 90% of the total revenue requirement has been apportioned towards handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charge, by KPT. Incase of floating crane, the entire revenue requirement would be met from handling of cargo by floating crane at OTB.
- (c). The upfront tariff caps for the barge handling facility and floating crane are determined so as to meet the estimated revenue requirement to operate the terminal at the optimal capacity at barge handling facility and with the help of floating crane at OTB.
- (d). As per policy direction of the Government, concessional tariff are to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/ vessel related charges. Accordingly, the KPT has proposed concessional rates for coastal cargo in line with the Government policy, assuming the share of foreign and coastal cargo in the total optimal capacity as 90% and 10% respectively for each of the three cargo groups.

The port has clarified that the share of coastal/ foreign cargo assumed by it is based on the cargo profile of the KPT in the past. The share of foreign/ coastal cargo assumed by the port is relied upon in this analysis. The KPT has arrived at the handling rate for each cargo category with reference to their individual composition of foreign/ coastal cargo to meet the estimated revenue requirement. The approach followed by the KPT is in line with the approach followed for the fixation of upfront tariff for mechanization of Dry Cargo Berth Nos.7 and 8 at the KPT vide Order no.TAMP/8/2011-KPT dated 29 June 2011. Similar approach was also considered in the case of Bunder Basin.

- (e). In the proposed Scale of Rates, the KPT has envisaged 5 free days in respect of import cargo and 15 free days in respect of export cargo which is in line with the Guidelines. KPT has estimated that 60% of the total cargo would be cleared within the free days and the balance 40% of the total cargo handled at the barge jetty would attract storage charges. Further, out of this cargo, 50% of the cargo is estimated to be cleared within the first week and the balance 50% is expected to remain in the second week. This leads to a position that out of the total cargo estimated to attract storage charges, 100% of the said cargo would attract storage charges in the first week and only 50% would remain in the port during the second week. The KPT has captured the above mentioned position in its workings. The rate so arrived at works out to ₹1.19 per tonne per day during the first week and ₹1.785 per tonne per day during the second week.
- (f). Based on the revenue requirement, the upfront tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at ₹5.84 per tonne as against ₹6.10 per tonne proposed by the Port. The miscellaneous charge is a composite charge for providing all miscellaneous services related to handling of cargo such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression, environment and management, lift on-lift off charges, safety measures etc.
- (g). The revenue requirement from berthing service is estimated at ₹3126.46 lakhs instead of ₹3893.02 lakhs estimated by the port, for the reasons explained earlier.

Considering the average GRT of the barges at 1500 GRT for 6 barges and for 6132 operating hours, the KPT has arrived at the total GRT hours. Accordingly, the KPT has worked out the berth hire charges at ₹7.05 per GRT per hour to be applicable for barges handled at the jetty, based on the revenue requirement from the berthing activity.

As per policy direction of the Government, concessional tariff is to be prescribed for coastal vessels not exceeding 60% of the corresponding charges for other vessels. For the said purpose, the status of a vessel as borne out by its certification is the relevant factor to decide whether a vessel is 'foreign-going' or 'coastal'. In the instant case, the foreign going vessel or coastal vessels would be handled at the OTB. At the Tuna, for which the upfront berth hire charge is to be fixed, only the barges shuttling between the OTB and the Tuna would be handled. Therefore, the question of prescribing berth hire charges for foreign going vessels and coastal vessels at the Tuna does not arise. Accordingly, the KPT has prescribed only one rate to be applicable to barges handled at the jetty. Based on the modified revenue requirement, the berth hire charge to be levied on the barges works out to ₹5.67 per GRT per hour or part thereof.

It has already been decided by this Authority while finalising the upfront berth hire at the other Major Port Trusts to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only. The proposal of the KPT for rupee denominated berth hire is in line with the decision taken by this Authority in the other upfront tariff cases.

- (ix). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day, free period, tonne, Port, TAMP are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the other upfront tariff cases.
- (x). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports/ private terminals and other upfront tariff cases such as conditionalities governing interest on delayed payments, rounding off of bills, users not required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, granting of rebate equivalent to berth hire charges incase of idling of barges due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal or any other reasons attributable to Terminal, as proposed by the KPT are incorporated in the upfront tariff schedule.
- (xi). The conditionality governing the flexibility provided to the terminal operator to levy charges lower than ceiling rates, as prescribed in other tariff schedules is prescribed in this case also.
- (xii). In the Berth hire Schedule, the common conditionalities like the period of berth hire to be calculated from the time barge occupies the berth, Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc, and no berth hire to be levied for the period when the barge idles at its berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator, are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.
- (xiii). The KPT has proposed a provision to state that the handling charges prescribed shall include the charge for unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to rakes/ trucks in respect of import cargo and unloading of the cargo from the rakes/ trucks at the stackyard in respect of export cargo, storage at the stackyard upto a free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point, loading onto the barges.
- (xiv). Since the BOT operator would not be responsible for barge operation and stevedoring at OTB, the upfront tariff does not include the stevedoring charges at OTB. Under the schedule of cargo handling charges for hire of floating crane at OTB, the KPT has inserted a note to the effect that stevedoring charges shall be separately borne by the user/ vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.
- (xv). Under the storage schedule, the common conditionalities like exclusion of Sundays, Customs notified holidays and the port's non- working days for the purpose of calculation of free period, free period for imports to be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo, free period in respect of cargo discharged in lighters in stream to commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters, incase of import cargo stored in transit terms and then converted into re-export then free period to be considered from the date of filing of export documents like shipping bill, free period for exports to commence from the date on which the cargo is brought in the transit/ port area, free period for export cargo taken back for any reason to commence from the time the export cargo is brought into the port area, inclusion of Sundays and Holidays for the purpose of calculation of free period for

hazardous cargo both for imports and exports, storage charges to be payable for all days including Terminal's non-working days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days, Storage charge to not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator are seen to be in line with the conditionalities prescribed at the Scale of Rates of the port and also in other upfront tariff Schedule.

- (xvii). The KPT has proposed a note under Storage Schedule that the demurrage charges on hazardous cargo shall be levied at double the normal rates specified in above schedule. Clause 5.7.3 stipulates prescription of Premium to the extent of 25% on handling and storage charges in case of hazardous containers/ cargo. Accordingly, the said note is modified to reflect the guideline position.
- 11.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of May 2012, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012. The note proposed by KPT in this regard is suitably modified.
- 11.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.
- 11.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.
- 11.4. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ concession agreement.
- The upfront tariff approved by this Authority is with reference to the use of excavators and floating cranes to be deployed by the BOT operator. If any change in the equipping pian considered in this analysis, the upfront tariff will have to be reviewed.
- The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Kandla Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Kandla Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.
- During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Kandla Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.
- 12. In the result, and for the reasons given above and based on collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for handling dry bulk cargo, steel and bagged cargo and timber at the Barge handling facility at Tuna at the Kandla Port Trust, which is attached as **Annex II**.

ANNEX - I

UPFRONT TARIFF CALCULATION FOR THE BARGE HANDLING FACILITY AT TUNA AT KANDLA PORT TRUST.

Sr. No.	Particular s	Revised Estimates furnished by KPT in its proposal of February 2013	Estimates modified by TAMP
- -	Optimal capacity of the Barge handling facility	· Oblidally 2010	
	Number of excavators (4.5 cum bucket capacity)	4	4
	Moves per hour per Excavator	100	100
	Operating load factor(Cargo lifted in a single move as percentage of maximum possible volume)	0.7	0.7
	Dry bulk cargo handled in one hour by four excavators	(4.5 cum)*(1 Tor/cum)*0.7*(100 moves/hour)*4 = 1260 Tonnes/hour	(4.5 cum)*(1 Ton/cum)*0.73*(100 moves/hour)*4 = 1314 Tonnes/hour
	Operating hours in a day	24 hours	24 hours
	Handling Rate of 4 excavators		
	- Handling rate/day for bulk cargo	(1260 Tonnes/hour)*(24 hours) = 30240 Tonnes/day	(1260 Tonnes/hour)*(24 hours) = 31536 Tonnes/day
	- Handling rate/day for steel and bagged cargo	53.33% of 30240 = 16127 Tonnes/day	53.33% of 31536 = 16818 Tonnes/day
	- Handling rate/day for timber logs	33.33% of 30240 =	33.33% of 31536 =
		10080 Tonnes/day	19511 Tonnes/day
	Percentage of cargo to be handled - All kinds of Bulk Cargo	74 644	-12 -22-
	- All kinds of Bulk Cargo - Steel and Bagged cargo	71.81%	71.81%
	- Sieer and bagged cargo	1.33% 26.86%	1.33%
	Optimal Capacity of the of the Barge Jetty	365*0.7*(71.81%*30* 240 + 1.33%*18127	26.86% 365*0.7*(71.81%*31 536 + 1.33%*16818
		+ 26.86%*10080) = 6294836 Tonnes	+ 26.86%*10511) = 6564542 Tonnes
	Thus, Optimal capacity of the Barge Jetty (in Million tonnes per annum)	6.29	6.57
II	Optimal Capacity of the Floating crane at Outer Tuna Buoy Number of floating crane	1	1
	Max per hour volume	1300 tonnes/ hour	1300 tonnes/ hour
	Operating Load factor	70%	73%
_	Dry bulk (tonnes/ hour)	910 tonnes per hour	949 tonnes per hour
	Break bulk (tonnes/ hour)	485 tonnes per hour	506 tonnes per houi
	Timber logs (tonnes/ hour)	303 tonnes per hour	316 tonnes per hou
	Operating hours in a day	24 hours	24 hours
	Cargo handling ratio		
	Dry bulk Break bulk	71.81%	71.81%
_	Timber logs	1.33% 26.86%	1.33% 26.86%
_	Cargo handling rates per day (tonnes/ days)	20.00%	20.00%
	Dry bulk	21840 tonnes per day	22776 tonnes per
	Break bulk	11640 tonnes per day	day 12144 tonnes per day
	Timber logs	7272 tonnes per day	7584 tonnes per day
	Optimal Capacity of the floating cranes	365*0.7*(71.81%*21 840 + 1.33%*11640 + 26.86%*7272) = 4545696 tonnes	365*0.7*(71.81%* 22776 + 1.33%*12144 + 26.86%*7584) =
	Optimal Capacity of the floating cranes (in Million tonnes per annum)	4.55	4740553 tonnes 4.74
In.	Caribal Coat	<u> </u>	
JII	Capital Cost	*	in lakhs
Α.	Cargo Handling Activity at Barge Jetty (i). Civil Cost		
	Development of back up area	6138.98	6120 N
	Development of connecting road	180.00	6138.9 180.0
	Bridge cost	2301.20	
	Laying of Railway line (1.78 km)	0.00	1424.0
	Construction of Office Building	119.40	119.4
	Fire fighting arrangement	26.58	26.5
	Ancillary infrastructure	432.19	
	Upfront payment to KPT (towards custom fencing wall and back up area)	340.75	
	Miscellaneous cost @ 5%	476.96	
	Total		

		l	
	(ii). Equipment Cost	 	
h	Excavators- 4 Nos.	0571.67	0574.0
\vdash	Fork Lift Truck (5MT) - 6 Nos.	2571.67	
\vdash		103.62	
\vdash	Fork Lift Truck (10MT) - 3 Nos.	100.80	
⊢	Pay Loader (10MT) - 12 Nos.	438.00	438.00
<u> </u>	Excavators for back up area - 4 Nos.	133.08	133.00
1	Laying of Railway line (1.78 km)	1424.00	
	Electrification	250.00	
—	Navigation systems	_	
├	Communications systems	150.00	
—		35.00	
<u> </u>	Weigh Bridge (80T,18m X 3m) - 5 Nos.	90.23	90.23
<u> </u>	Upfront payment to KPT (towards electrification -High Mast Tower)	13.50	13.50
L	Miscellaneous cost @ 5%	265.50	194.30
1	Total	5575.40	
	Total Capital Cost for Barge Jetty (I + ii)	4504 45	45504 44
	Total Capital Cost for parge serry (1711)	15691.45	15591.40
₿.	Floating crane at Outer Tuna Buoy		ļ
 5.	roating traine at Other Tona bdoy		
├—	- Floating Crane including dumped barge, tug and other required components - 1 No.	2837.68	
<u> </u>	- Miscellaneous Cost @ 5%	141.88	141.88
	Total	2979.56	2979.50
L		1.	
C.	Berth Hire Activity		
	Pile Foundation 1000mm Dia Pile	3183.17	3183.17
	Pile Muff	57.31	57.31
	Main beam	153.80	
	Secondary Beam	86.27	
			86.27
\vdash	Precast, Cast-in-situ and wearing coat over slab	319.06	319.06
<u> </u>	Diaphram wall	125.07	125.07
<u> </u>	Mooring and Berthing Aids (Bollard, Fender & Ladder)	50.00	50.00
1	Capital Dredging	3719.81	2737.34
	Upfront amount to KPT (towards civil works of jetty)	446.65	446.65
	Miscellaneous cost	407.06	
			357.93
<u> </u>	Total	8548.20	7516.60
IV	Operating Cost	7	in lakha
	Cargo Handling Activity at Barge Jetty		III HORATA
<u> </u>	(a). Fuel Cost		
	- Excavators	409.09	419.92
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators)	409.09	419.92
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators)	409.09	419.92
	(KPT - 32 ltrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 ltrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT)	409.09	
	(KPT - 32 ltrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 ltrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT)		
	(KPT - 32 ltrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 ltrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 ltrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks)		
	(KPT - 32 ttrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 ttrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 ttrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 ttrs / hour / truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks)	134.23	137.79
	(KPT - 32 ttrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 ttrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 ttrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 ttrs /hour /truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT)		137.79
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks)	134.23	137.79
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks)	134.23 95.88	137.79 98.42
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 litrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT)	134.23	137.79
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 litrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders)	134.23 95.88	137.79 98.42
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 litrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT)	134.23 95.88	137.79 98.42
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 litrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders)	95.88 460.22	137.79 98.42 472.41
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 litrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 ltrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo)	134.23 95.88	137.79 98.42
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators)	95.88 460.22	137.79 98.42 472.41
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators)	95.88 460.22 153.41	137.79 98.42 472.41 157.47
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers	95.88 460.22	137.79 98.42 472.41 157.47
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne)	95.88 460.22 153.41	137.79 98.42 472.41 157.47
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne)	95.88 460.22 153.41	137.79 98.42 472.41 157.47
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour /loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 15 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption	95.88 460.22 153.41	137.79 98.42 472.41 157.47
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour /loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 15 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption	134.23 95.88 460.22 153.41	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit)	134.23 95.88 460.22 153.41	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 15 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 15 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - Rs.15 per tonne) (KPT - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit)	134.23 95.88 460.22 153.41	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 litrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 litrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 litrs /hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 litrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 litrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (C). Repair & Maintenance	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23	98.42 472.41 157.47 985.29
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs / hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs / hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (CMP - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.38 per unit) (c). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29 361.70
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (D). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (CAMP - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.38 per unit) (O). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (KPT - Rs.15 per tonne) (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (C) Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d) Insurance (1% on Gross fixed assets)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29 361.70
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (D). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (CAMP - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.38 per unit) (O). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29 361.70
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (KPT - Rs.15 per tonne) (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (C) Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d) Insurance (1% on Gross fixed assets)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs/ hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (c). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d). Insurance (1% on Gross fixed assets) (e). Depreciation - Civil Work @ 3.34%	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs / hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18.15 per tonne) (KPT - Rs.15 per tonne) (b) Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (c) Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d) Insurance (1% on Gross fixed assets) (e) Depreciation - Civil Work @ 3.34% - Mechanical Work @ 10.34%	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs / hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (KPT - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (c). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d). Insurance (1% on Gross fixed assets) (e). Depreciation - Civil Work @ 3.34% - Mechanical Work @ 10.34% - Railway siding @ 13.91%	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54
	(KPT - 32 itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 itrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs / hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 itrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 itrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (EPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (C). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d). Insurance (1% on Gross fixed assets) (e). Depreciation - Civil Work @ 3.34% - Machanical Work @ 10.34% - Railway siding @ 13.91% (f). License Fee	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54 421.89
	(KPT - 32 ttrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 ttrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 ttrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 ttrs /hour /truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 ltrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 ltrs / hour /truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 ltrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 ltrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 ltrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 ltrs / hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 ltrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Trailers (KPT - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (c). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d). Insurance (1% on Gross fixed assets) (e). Depreciation - Civil Work @ 3.34% - Mechanical Work @ 10.34% - Railway siding @ 13.91% (f). License Fee - As per KPT	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 34.54 421.89 207.98	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54 421.89 207.98
	(KPT - 32 ttrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 ttrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 7 ttrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 ttrs/ hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 ttrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 ttrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 ttrs / hour/ loader * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 ttrs / hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 ttrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) - Trucks & Traiters (KPT - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (TAMP - Rs.15 per tonne) (b). Power consumption (KPT - 16.067 hectares * 240000 units per hectare/ annum @ Rs.9.80 per unit) (c). Repair & Maintenance - Civil Assets (1% on civil work) - Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on equipment cost) (d). Insurance (1% on Gross fixed assets) (e). Depreciation - Civil Work @ 3.34% - Machanical Work @ 10.34% - Railway siding @ 13.91% (f). License Fee As per KPT - On 141670 sq.m @ Rs.195.49 per sq.m for 12 months)	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54 421.89
	(KPT - 32 Itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 Itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs /hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (KPT - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (KPT - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 34.54 421.89 207.98	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54 421.89 207.98
	(KPT - 32 Itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 Itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs /hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (KPT - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (KPT - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89 207.98	137.79 98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54 421.89 207.98 276.95 37.14
	(KPT - 32 Itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 Itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs /hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.89 207.98 276.95 37.14 8.90	98.42 472.41 157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54 421.89 207.98 276.95 37.14 8.90
	(KPT - 32 Itrs/ hour/ excavator* Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) (TAMP - 32 Itrs/ hour/ Excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 Excavators) - Fork Lift trucks (5 MT) (KPT - 7 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 6 trucks) (TAMP - 7 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 6 Trucks) - Fork Lift trucks (10 MT) (KPT - 10 Itrs/ hour/ truck * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 3 trucks) (TAMP - 10 Itrs /hour/ truck * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 3 Trucks) - Pay Loaders (10 MT) (KPT - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) (TAMP - 12 Itrs /hour/ loader * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs /hour/ excavator * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders) - Excavators (for handling backup cargo) (KPT - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 12 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 18 Itrs/ hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 4 excavators) (TAMP - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (KPT - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (KPT - 16 Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 12 pay loaders (Not hour/ excavator * Rs.53.50 per litre * 6132	134.23 95.88 460.22 153.41 944.23 377.90 100.16 278.77 155.91 334.54 421.69 207.98 276.95 37.14	157.47 985.29 361.70 115.11 204.01 155.91 334.54 421.89 207.98

	loating crane at Outer Tuna Buoy		
. (a). Fuel Cost	323.25	331.81
igsquare	- Floating crane	323.23	301.01
l K	KPT - (For Working hours - 96 ltrs/ hour/ crane * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa for 1		
	Crane) + (For Idle hours - 12 Itrs/ hour/ crane * Rs.52.12 per litre * 2628 hours pa for 1		
1	Crane)) TAMP - (For Working hours - 96 ltrs/ hour/ crane * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa for 1		
1 (TAMP - (For Working hours - 96 ftrs/ nour/ crane * Hs.53.50 per little * 0132 flours pa for 1	ľ	
	Crane) + (For Idle hours - 12 ltrs/ hour/ crane " Rs.53.50 per litre " 2628 hours pa for 1		
\coprod	Crane))	319.60	328.06
\sqcup	- Tugs	313.00	020.00
K	KPT - 100 itrs/ hour/ tug * Rs.52.12 per litre * 6132 hours pa * 1 tug)		1
	TAMP - 100 itrs /hour /tug * Rs.53.50 per litre * 6132 hours pa * 1 Tug)	440.00	148.98
	b). Repair & Maintenance on Mechanical assets (5% on equipment cost)	148.98	
	(c). Insurance (1% on Gross fixed assets)	29.80	29.80
	(d). Depreciation (10.34% on equipment cost)	308.09	308.09
	(e). Other Expenses (5% on equipment cost)	124.95	148.98
	Total Operating Cost for Floating crane	1254.66	1295.71
c.	Berth hire activity		
 	(a). Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth)	46.42	46.42
	(b) Depreciation (3.34% of berth cost)	285.51	251.05
	(c). Insurance (1% on total cost for berth hire service)	85.48	75.17
	(d). Maintenance dredging	2107.89	1551.16
1	V. T.	2525.31	1923.80
1			
 	Estimated Revenue Requirement & Apportionment		
\ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \	Estimated revenue requirement & Appendix and Person Letter		
	Cargo Handling Activity at Barge Jetty		
	Revenue Requirement	5176.79	5175.01
<u> </u>	(a). Total Operating Cost	2494.63	2494.63
1	(b). Return on capital Employed @ 16%	7671.42	7669.64
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	7071.42	
Ш		 	
(li).	Apportionment of Revenue Requirement	6004.00	6902.67
	(a). Cargo Handling Charges (90% of ARR)	6904.28	
	(b). Storage Charges (5% of ARR)	383.57	383.48
F	(c). Miscelleneous Charge (5% of ARR)	383,57	383.48
	(d). Total Revenue requirement from cargo handling activity	7671.42	7669.64
(ii).	Upfront tariff at Barge Jetty		
<u> </u>	(a). Cargo Handling Charge (Note 1)		
—	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	6904.28	6902.67
	- % share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days		
-	- Bulk cargo (46.36%)	3201.08	3200.34
	- Steel and bagged cargo (1.61%)	111.17	111.15
	- Steel and bagged cargo (1.5179) - Timber logs (52.03%)	3592.02	3591.19
 	L		
<u> </u>	- Per tonne handling rate of foreign cargo (in Rs.)	73.77	70.68
-	- Bulk cargo	138.32	132.52
<u> </u>	- Steel and bagged cargo	221.30	
	- Timber logs	221.30	212.03
	- Per tonne handling rate of coastal cargo (in Rs.)		40.44
	- Bulk cargo	44.26	
•	- Steel and bagged cargo	82.99	
	- Timber logs	132.78	127.22
	(b). Storage Charge (Note 3)	 	
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	383.57	
	- % of Cargo to attract storage charge	40%	
	Cargo attracting storage charges	2515479	
	- Approximate % Cargo to be cleared in first week	50%	
	- Storage charges for seven days	8.70	
 	- Storage charges for one day in first week (in Rs. Per tonne)	1.24	1.19
-	(a) Minestianasus Charge	1	
	(c). Miscelleneous Charge	383.57	383.48
ļ	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	6.29	
	- Capacity (Lakh Tonnes per annum)	6.10	
- 1	- Miscellenous Charge (₹ per tonne)	6.10	7 3.04

В.	Floring overs at Outer Type Burn		
(i).	Floating crane at Outer Tyna Buoy	 	
(1)-	Revenue Requirement		
	(a), Total Operating Cost	1254.66	1295.7
	(b). Return on capital Employed @ 16%	476.73	476.7
	(c). Total Revenue requirement from cargo handling activity	1731.39	1772.4
(il).	Apportionment of Revenue Requirement		
	Floating crane charges (100% of ARR)	1731.39	1772.4
(iii).	Upfront tariff for Floating crane (Note 2)		
	- Revenue Requirement (₹ in lakhs)	1731.39	1772.4
	- % share of Revenue requirement by each type of cargo based on cargo working days	1131.00	177244
	- Bulk cargo (46.36%)	802.74	821.7
	- Steel and bagged cargo (1.61%)	27.88	28.5
	- Timber logs (52.03%)	900.78	922.1
	- Per tonne handling rate of foreign cargo (in Rs.)	300.70	322. I
	- Bulk cargo	25.62	25.1
	- Steel and bagged cargo	48.03	47.1
	- Timber logs	76.85	75.4
	- Per tonne handling rate of coastal cargo (in Rs.)	70.00	70.44
	- Bulk cargo	15.37	15.0
	- Steel and bagged cargo	28.82	28.2
	- Timber logs	46.11	45.2
C.	Berthing activity		
	Revenue Requirement		
`	(a). Total Operating Cost	2525.31	1923.80
	(b). Return on capital Employed @ 16%	1367.71	1202.66
	(c). Total Revenue requirement from Berthing activity	3893.02	3128.4
ďΩ.	Apportionment of Revenue Requirement		
	Berth hire charges (100% of ARR)	3893.02	3126.46
(iii).	Upfront berth hire		
,.	- No. of Barges handled by excavators		
	- No. or barges handled by excavators - Average GRT of Barge	4500	t
	- No. of available hours at the jetty (365 days * 24 hours * 0.7)	1500	1500
-	- No. or available hours at the jetty (365 days * 24 hours * 0.7) - Total GRT hours (6 barges * 1500 GRT * 6132 hours)	6132	6132
-		55188000	55188000
-	- Revenue Requirement (Rupees) - Berth hire charge (Rs. Per GRT hour)	389301723	312645647
	- Deturning Charge (As. Per GMT Hour)	7.05	5.67

2179-1913-11.

Annex - II

<u>UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR UPGRADATION OF BARGE HANDLING FACILITIES AT</u> <u>TUNA PORT, AT KANDLA PORT TRUST.</u>

1.1. Definitions

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal Vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign Vessel" means any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). "Free period" shall mean the period during which cargo shall be allowed storage free of demurrage charges/ ground rent and this period shall exclude Customs notified holidays and Terminal's non-operating days.
- (iv). "Port" shall mean Kandla Port Trust.
- (v). "Per day" means per calendar day unless otherwise stated.
- (vi). "TAMP" shall mean the Tariff Authority for Major Ports constituted under Section 47A of the Major Trusts Act, 1963.
- (vii). "Tonne" shall mean one metric tonne or 1,000 kilograms or one cubic metre.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). Interest on delayed payments / refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates.
 - Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India.
 - (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the Terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (ii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (iii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the terminal operator.

- (iv). In case a barge idles due to breakdown or non-availability of the shore based facilities of Terminal or any other reasons attributable to Terminal, rebate equivalent to berth hire charges payable to the concessionaire accrued during the period of idling of barge shall be allowed by the Concessionaire.
- (v). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels: likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

The terminal operator may also, if he so desires rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

2. Berth Hire Charges:

The berth hire charge shall be payable by masters/ owners/ agents of the barge and other floating craft approaching or lying alongside the berth at the rate of ₹5.67 per GRT per hour.

Notes:

- (i). The period of berth hire shall be calculated from the time barge occupies the berth.
- (ii). Berth hire includes charges for services rendered at the berth, such as occupation of berth, rubbish removal, cleaning of berths, fire watch, etc.
- (iii). No berth hire shall be levied for the period when the barge idles at the berth for continuous one hour or more due to breakdown of terminal operator's equipment or power or for any other reasons attributable to the terminal operator,

3. Cargo Handling Charges:

3.1 Tariff for the handling cargo at Bunder Basin Barge Jetty

(Those vessels which are not using floating crane provided by the concessionaire at OTB)

The cargo handling charges for the handling of multipurpose cargo at Bunder Basin Barge Jetty at the rates specified below:

SI. No.	Commodity	Rate in ₹	₹ per tonne
71. 1101	Foreign	Coastal	
1	All types of dry bulk cargo	70.68	42.41
2	Steel	132.52	79.51
3	Timber	212.03	127.22

Note:

The cargo handling charges shall include the charge for:

- (i). unloading of the cargo from barges and transfer of the same upto the point of storage, storage at the stackyard upto a free period of 5 days and loading on to rakes/trucks in respect of import cargo and
- (ii). unloading of the cargo from the rakes/trucks at the stackyard in respect of export cargo, storage at the stackyard upto a free period of 15 days, transfer the cargo to the loading point, loading onto the barges.

3.2 Tariff for handling cargo by floating crane at Outer Tuna Buoy

SI. No.	Commodity Rate in		₹ per tonne	
		Foreign	Coastal	
1	All types of dry bulk cargo	25.13	15.08	
2	Steel	47.15	28.29	
3	Timber	75.48	45.29	

*Tariff for cargo handling by floating crane includes the following defined scope of work: Unloading of the cargo from the mother vessel to barge at OTB and vice versa. Stevedoring charges shall be separately borne by the user/ vessel owner and the amount of stevedoring charges shall be paid to the licensed stevedores.

Note:

If a self-geared vessel uses the floating crane at OTB for unloading/ loading of cargo, then it has to pay the charges of floating crane for the cargo handled through floating crane. To make it more clear there should be master's certificate which clearly notifies that this much amount of cargo shall be handled through floating crane only a DTB.

4. Storage Charges:

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below:

Particulars	Rate per tonne/ day
Storage charge	1st to 7th day - ₹1.19
	8 th to 14 th day - ₹1.785
	15 th day onwards – ₹2.38

Note:

- (i). Five free days for import cargo and fifteen free days for export cargo shall be allowed.
- (ii). For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and the port's non- working days shall be excluded.
- (iii). Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
- (iv). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.
- (v). When import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export, free period will be considered from the date of filing of export documents like shipping bill.

- (vi). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage.
- (vii). Free period for export cargo taken back for any reason shall commence from the time the export cargo is brought into the port area.
- (viii). Sundays and Holidays shall be included for the purpose of calculation of free period for hazardous cargo both for imports and exports The demurrage charges on hazardous goods shall be levied at 1.25 times the normal rates specified in above schedule.
- (ix). Storage charges shall be payable for all days including Terminal's nonworking days and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (x). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver/ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

5. Miscellaneous Charges

The miscellaneous charge at the rate of ₹5.84 per tonne is a composite charge for provision of all miscellaneous services such as sweeping of cargo on the wharf, weighment of cargo, dust suppression, environment and management, lift on-lift off charges, safety measures, etc.

6. General Note to Section 2 to 5 Above

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.